

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁ

1942 MÁRCIUS 15. (V. ÉVF. 6. SZÁM)

ÁRA 50 FILLÉR

Ismét indulás készen . . .



Felderítőrepülések
Focke-Wulf F. W. 189. közelfelderítőgéppel

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 6. SZÁM * BUDAPEST, 1942 MÁRCIUS 15.



Bihacsy százados oltárképterve
„A Repülő kereszteseháború"

Szállítógépek munkában

LÉGIHÁBORÚ

1942 február 26—március 10-ig

A tengelyhatalmak várható tavaszi támadásai igen erős idegességet okoznak az angolszász-szovjet-kínai hatalmak oldalán. Ennek az idegességnek legjobb fokmérője az angol hidegvér észlelhető megszűnése. A közvélemény és a parlament a tél végére olyan lelkiállapotba került a tüneményes japán sikerek és a Szovjet sikertelenségei után, hogy az ülő-offenzivát abba akarja hagyatni és *azonnali erélyes támadást követel.* Az angol hadsereg igen jelentős része érintetlen, állítólag ugyanez áll a légierő gép- és emberanyagának tekintélyes részére is. Tényleg, az eddigi három és félévi háború alatt az angol honi csapatok helyett, inkább a gyarmatok és dominiumok alakulatai pusztultak, de az angol repülők vesztesége igen jelentősnek tekinthető, éppen úgy, mint a flottáé is.

Az angol légihadvezetés erős bírálata, a földi, tengeri és légi erők együttműködésének bajai és nehézségei nagy visszhangot keltettek mindenütt. A segítség és annak módjai különfélék lehetnek, de a légierők fokozott alárendelését látják Angliában a leginkább célravezetőnek. Természetesen nem a repülők, hanem főleg a flotta szakértői kardoskodnak e mellett. A lanyha angol hadvezetést Cripps erélyessé akarja tenni és a Szovjet élet-halálharcán tényleg segíteni is akar valahol a kontinensen létesítendő második arcvonallal.

A földközitengeri front nem fejlődött ki komoly támadó éllé Olaszország ellen, annak friss erőkkel való táplálása is eléggé körülményes és időrabló. Anglia felől akar Cripps Sztalinon segíteni. Az angol légierő francia terület elleni támadásai és pár ejtőernyős partraszállás Bretagne-ban ugyan nem alap erre a támadási tervre, azonban a De Gaulle-féle renegát francia csoport talán ilyen irányban befolyásolja politikai érvekkel az angol hadvezetőséget. Északon Norvégia nyugati és északi partjain szintén elképzelhető a várt támadás, de vagy kisebb erőkkel, vagy igen erős flottaakcióval támogatva, nagyobb seregekkel. Angol csapatok megjelenése a Szovjet valamelyik szárnyán, látszik a legkevésbbé valószínűnek. Akárhol is próbálkoznak meg a demokrata szövetségesek Európában partraszállni, mindenütt erős partvédelem, a belső arcvonalon gyorsan mozgatható repülő- és földi tartalékok fogják kétségbeesett vállalkozásukat fogadni.

A Szovjet december óta folyó támadásai keleten mind azt a célt szolgálták, hogy a német vezetés ne tudja a telet tervszerű előkészületekkel és a csapatok pihenéssel tölteni. Az új támadáshoz való felvonulás nagy munkáját állandó, sokszor kétségbeejtő támadásokkal zavar-



Útban az utánpótlás



Német rombolók hajókaravánt kísérnek



Olasz vadász



Az Aegei-tenger partján

ja és közben mindene fogy, ember, harckocsi, repülőgép, löveg, jármű. A német előkészületek pedig az óramű pontosságával folynak minden támadás ellenére, hogy az 1942-es év a keleti arcvonalon a döntés éve legyen. Az angolok, amerikaiak, kínaiak, bolsik és keletindiai hollandok egyik csapást a másik után szenvedték, az egyik mert csak védekezett, a másik, mert mindenáron támadott. Mikor az angolszászok most 1942-re a védelem és támadás közt habozva, mégis az utóbbit választják, mert »csak támadás hozhatja meg a győzelmet«, egy lépéssel sem jutnak közelebb a győzelemhez, ellenben megrövidíthetik vereségükkel a háború tartamát. Nemrég 19. .-re elkészülő százezres légiflottájuktól, azután a mindent elsöprő szovjet haderőtől, majd mind a kettőtől és az időtől várták a győzelmet ellenfeleink. Most elfogyott a szovjet hadsereg kétharmada, légifölényük pedig távolabb van a megvalósulástól, mint valaha. Hatalmas flottájukon be nem tömhető rések keletkeztek, szövetségeseik és segédnépeik nagyrészt elhullottak. Ebben a pillanatban fujja Cripps a rohamjelet Európa ellen... A világtörténelem legóvatosabb hadviselője a siker egyre halványuló reményében, Sztalin szorítására mégis minden áron támadni fog, mint az emberéletek százezreivel hazárdul játszó szovjet generálisok.

*

A riomi tárgyalások során a francia repülés ügye különös megvilágításba került és alkalmat ad arra, hogy a világháborút megelőző eseményekkel a lengyeleknek ígért, de be nem tartott segélynyujtás mögötti tényezőkkel foglalkozzunk. A nagy háborús hírverés mögött álló keserű valóság azt mutatja, hogy Franciaország legválságosabb időszakában légierő nélkül állt! A kivonuló alakulatoknál kevés volt a korszerű gép, az új bombázók részére a berepülésre szolgáló repülőtér nem volt elég nagy, tehát a gépek az átvevő szervezet hangáraiban maradtak. A gyárakban, amelyek 75%-át *Cot*, a bolsevista légügyi miniszter szocializált, szabotáltak. Franciaország repülőgépipara sokáig első volt a világon, az európai repülés bölcsője Franciaország volt. Elég volt tíz esztendő arra, hogy minden visszafejlődjék és 1938 elején már Amerikában kellett megrendelni a vadász- és bombázógépek százait. Amerika pedig nem szállított pontosan, az átképzés és az alakulatok felszerelése elkésett. Franciaország ezt a háborút adott körülmények között nem nyerhette volna úgy se meg, de hogy ilyen gyorsan vesztette el, abban a legyengült francia légierőnek és a panamákkal telített repülőiparnak döntő szerepe volt. Mindez nem csökkenti a német légierő teljesítményeit, mert az akkor, a lényegesen erősebb francia repüléssel is végzett volna, de nem ilyen gyorsan és ilyen könnyen. Mikor az angolok utolsó vadászszázadaikat is átvitték a csatornán túlra, az égetően szükséges francia vadászgépek egy része még ládákban volt, egy részével pedig iskoláztak Észak-Afrika repülőterein.

*

A szovjet arcvonal közepén aratott német sikerek pár napra lelassították az ottani szovjet támadásokat, amelyek egyébként változatlan eredménytelenséggel omlanak össze a német csapatok előtt. Az arcvonal minden részén igen jelentős szerepet játszanak a német repülők alacsony támadásai és zuhanóbombázásai a szovjet támadások visszaverésénél. A legutóbbi héten 117 szovjet repülőgépet lőttek le a német repülők és támadásokat intéztek katonavonatok, szállítószerelvények ellen. Egy üzemben levő szovjet repülőgépgyár ellen *Rybinsk*-nél és a *Novoroszijszk* kaukázusi szovjet kikötő ellen irányultak erős légitámadások Moszkván, Szebasztopolon és a Murman-vasút fontosabb állomásain kívül. A német felderítőgépek a szovjet támadási előkészlüeteket rendszeresen felfedezik. Fogságba esett szovjet parancsnokok kihallgatásuknál kényszeredetten ismerik el a zuhanóbombázó német gépek megsemmisítő munkáját a támadások visszaverésénél.

A szovjet arcvonalon eddig csak annak déli szakaszán enyhült a nagy hideg, északon még egy hónapig el fog tartani a mérsékelt fagy, ami a repülőgépek tömegének üzembehelyezésénél szerepet játszik. A mostani vörös támadásoknál beavatkozó szovjet repülőkről és anyagról nincsen különösebb jelenteni való. A német légierőnek erős kötelékei kerültek fokozatosan a Földközi tenger vidékére, annak dacára a szovjet légierő nem jutott nagyobb lehetőségekhez északon, ahol a helyzet sem földön, sem a levegőben nem fog megváltozni a német támadás megindulásáig. Felderítőgépek jelentései szerint főleg délen nagy tömegek dolgoznak a szovjet arcvonalak mögött védőállások építésén, míg a szovjet csapatok eredménytelenül rohamoznak. Minden nagyobb szovjet sikerről terjesztett hírről bebizonyosodott, hogy hazugság volt. A német keleti védőrendszer szilárdan áll és mögötte a mindent elsöprő új támadáshoz való felkészülés folyik.

*

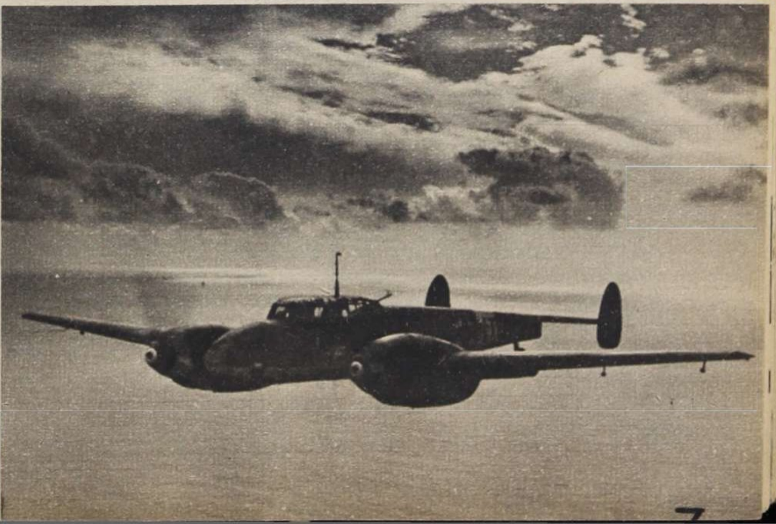
A háború nyugaton mindenütt partok mentén folyik *Észak*- és *Közép-Amerika* parti vizein, *Anglia* körül, a *francia-német* partokon és a *Norvégiától* közvetlenül északra fekvő tengerrészen.

Angol ejtőernyős vadászok kis vállal-

Motorelőmelegítés



Német rombolók



kozással, nagy angolszász sajtósikert érték el Bretagne sziklás hegyfokain, azután pár órával a meginduló német támadás elől motoroshajókon visszatértek Angliába. Ezt a senkinek sem ártó kalandot az angol légierő sokkal barbárabb támadása követte a nyilt városnak tekintendő Páris ellen. Az állítólag hadiüzemek ellen irányult légitámadás tipikusan angol büntetőexpedíció volt, amilyet ők többször alkalmaztak Indiában felkelő törzsek megfélemlítésére. Ugylátszik, a távolkeleti veszteségekből a francia közvélemény nagyobb jelentőségű következményeket kezdett levonni Angliáról és ezért történt az angol ököl lecsapása ott, ahol tudta, hogy nincs azonnali ellenhatás. A páriskörnyéki üzemek valami szerepet játszanak a német ipari termelésben, de az angolok inkább a külvárosok munkástömegeit pusztították, mert az ma nagyobb és pótolhatatlanabb érték, mint a hetek alatt helyrehozható ipari rombolás. Ezt folytatólag francia kikötővárosok ellen is voltak támadások, amivel talán a német légvédelmet akarják jobban szétvonni a nyugati területeken, ez súlyos veszteségűvé tesz minden angol légitámadást. A német-angol légiháborúban március első tíz napja alatt 68 lelőtt angol gép áll 19 némettel szemben.

Az amerikai partokon hat hét alatt 663.000 tonna hajótér süllyedt el német és olasz tengeralattjárók támadásai nyomán. Az elsüllyesztett 98 hajóból 46 volt tartályhajó, tehát nehezen pótolható és a gépek háborújában tízszeresen fontos hajófajta újabb jelentős veszteséget szenvedett, pedig üzemanyagot kell szállítani az összes harcterekre Amerikából, mert Holland-India elveszett, a közelkeleti olaj szállíthatatlan a földközitengeri helyzet miatt, marad Amerika, Perzsia és a Kaukázus olajkincse, amihez mind szállítóhajó szükséges, ami egyre jobban fogy.

Az atlantióceáni háború és az angolnémet légiháború nem hozott újabb fejleményeket nyugaton.

*

A Földközi tenger arcvonalán Cyrenaikában egymással szemben állnak a csapatok a régi helyzetben. A légitevékenység a tengelyrepülők részéről igen erős. Az angol utánpótlás ellen mélyen Egyiptom területén támadnak a német és olasz bombázók. *Malta* felett megszakítás nélkül egyik bombázókötelék után a másik jelenik meg és a legerősebb támadásokkal bénítja a sziget hadiberendezéseit. Legutóbb már a kifáradt angol légvédelem alig működött, a vadászvédelem is jelentősen csökkent.

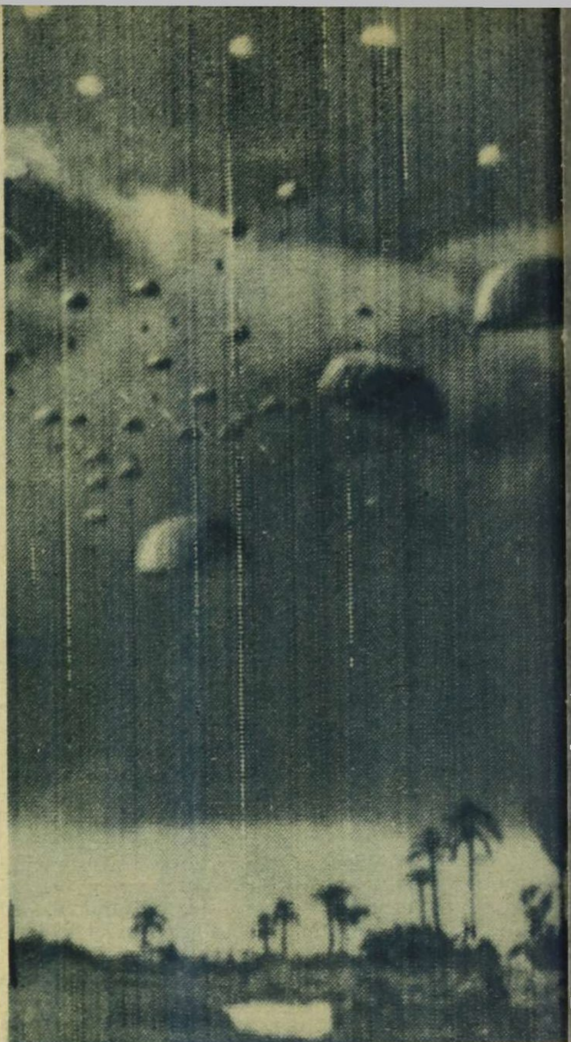
A *Szuezi* csatorna körzetében levő nagy angol repülőterek ellen sikeres német légitámadás volt ötödikén éjjel és a német bombák nagy tüzeket és rombolásokat okoztak. A tengely légiereje erős fölénybe került a földközitengerkörnyéki angol erőkkel szemben és ez a fölény változatlanul fennáll. Rommel vezérezredes sikeres ellentámadása óta. Az angolok innen repülőket is elvittek más harcterekre. Az északafrikai angol arcvonal ma ismét védő feladatú és bebizonyosodott, hogy Észak-Afrikából se a Balkán, se Olaszország irányába támadófrontot csinálni nem lehet.

*

Távol-Keleten ismét rohamléptekkel haladtak az események a japán célok teljes megvalósulása felé. A japán előretörés Holland-India ellen Singapore eleste után még nagyobb lendülettel megindult. A japán légierő szünet nélküli támadásai és japán cirkálóhajók sikeres tengeriütközetei vizen és levegőben biztosították az uralmat Jáva körül. A segítségül jött amerikai bombázókötelékek Jáva repülőterein és attól keletre Timor és Ausztrália repülőalapjain részletekben semmisültek meg. A holland keletindiai repülőerő már az előző támadások során megsemmisítő veszteségeket szenvedett. Ehhez járult az egyesült amerikai-holland-angol, főleg cirkálókból álló flotta két tengeri csatában szenvedett veresége. A szárazföldi védekezés már alig 9 napig tartott. Annyira leverő hatással volt a védőkre az addigi vereségsorozat, hogy a sikeres partraszállási harcok után a japán csapatok három helyen elválasztották egymástól a védőket és külön-külön verték volna meg, ha a holland parancsnok fegyverszünetet nem kér. Kerek százezerfőnyi sereg adta meg magát Jávában és a kapituláció egész holland Kelet-Indiára vonatkozott.

A szigeteken Uj-Guineában folytatódnak a japán partraszállások és csak Mac Arthur fülöpszigeti ellenállása figyelemre méltó. Azonban az sem fog már sokáig tartani. A japán tengerészet és légierő figyeli Amerikát és amint valamit észlel, lecsap ott, ahol kell. Igy volt ez újra Pearl Harbournál, ahol megkezdődött a légi és tengeri támaszpont újbóli kiépítése. Japán repülők meglepetésszerűen megjelentek és újból megsemmisítették azokat. Felmentéséről szó sem lehet, az amerikaiak örülni fognak, ha Ausztráliába annyi csapatot és hadianyagot szállíthatnak, amennyivel ennek a földrésznek védelmét megkísérelhetik. A fülöpszigeti USA-uralomnak is vége lesz, mint Holland-Indiának. Az angolszászokban bízó országok közül Hollandia vesztette a legtöbbet területben és vagyonban.

Amíg a keleti irányú japán támadás már közvetlenül Ausztrália északi partjait fenyegeti, nyugatra az Indiai óceán partjain is megjelentek a japán repülők és hadihajók. *Burma* elleni támadás első nagy sikereként elesett *Rangoon*. Az ottani repülőterekről ezerkilométeres körzetben Kalkutta és Lashio felé, tehát India és Kína irányában fog mutatkozni a japán légierő fölénye és ezek a harcok már közvetlenül befolyással lesznek az angol közép- és közelkeleti helyzetre. Ennek az indiai arcvonalnak vette át parancsnokságát Wavell angol tábornagy és itten akarnak a britek a japán sikereknek határt szabni. A japán flotta és légierő fogja a választ megadni az angol tervekre és maga India 360 milliós lakossága fog dönteni arról, vajjon hajlandó-e életet áldozni az angol uralom fennmaradásáért Közép-Keleten. A háromhónapos japán háború az angol birodalom legsúlyosabb helyzetét idézte elő, fennállása óta. 1942-ben eldől, a tengeren és levegőben erősen megtépázott és a földi harctereken most kiállásra kényszerült brit birodalom sorsa.



Japán ejtőernyős vadászok (Rádiókép)

*

A német légierő fennállásának hetedik évfordulójáról emlékezett meg napiparancsában március 1-én Göring birodalmi marsall és az egész német sajtó. Ebből a hét évből ötöt háborúban töltött a német légierő. Mert 1936-tól Franco tábornok 15.000 főnyi seregének Ju 52-es gépekkel Afrikából Európába szállítása óta állandóan harcban áll a fiatal német légierő. Tisztjei közül kettő kapta meg a legnagyobb német kitüntetést és a cserfalombbal díszített vaskereszttes hősökuek majdnem a fele — hatvannyolcból harmincegy — repülő! A német légierő béketeljesítményei és háborús eredményei előtt még az ellenfelek is meghajolnak, a német földi és tengeri haderő pedig a mindig, mindenütt, mindenkin segítő védőrészt ünnepli bennük. A legjobb bajtársat, aki nélkül a mostani háború legragyogóbb fegyvertényei nem valósulhattak volna meg. A kiképzés és az örökös megállás nélküli harc súlyos áldozatokat követelt, ezek az áldozatok azonban bármily fájdalmasak, rendkívüli eredményeket hoztak és fognak hozni a jövőben is és meghozzák a győzelmet.

Bt.

VITÉZ KENESE VALDEMÁR

ny. altábornagy,
a m. kir. honvéd légierők volt parancsnoka
1884–1942.



Vitéz *Kenese* Valdemár nyugalmazott altábornagy, a m. kir. honvéd légierők volt parancsnoka 1942 február hó 13-án váratlanul elhúnyt.

A magyar repülés úttörői közül való volt. Azon kevesek közül, akik a magyar repülés rákosi hőskorának idejében, katonai vonatkozásban dolgoztak a magyar repülésért.

Az osztrák-magyar monarchia első tábori pilótái között találjuk vitéz *Kenese* Valdemár nevét, neve 1912 óta szorosan hozzánőtt a magyar-osztrák hadirepülés történetéhez, később az önálló magyar légierőkhöz.

Felmérhetetlenül nagy szolgálatokat tett a magyar repülésnek.

Mint az egyik legnagyobb repülőterünk parancsnoka hosszú esztendők alatt egész repülőtömeget bocsátott ki szárnyai alól s mint kemény katonát és repülőt mindenki becsülte.

Kétszer viselte a magyar légierők parancsnokának magas tisztét. Két alkalommal állította oda a Legfelsőbb Hadúr a magyar repülés élére és ő ennek a bizalomnak hű magyar lélekkel meg is felelt. Izig-vérig repülőparancsnok dőlt ki halálával a magyar repülők sorából, érdekes alakja, markáns katonai egyénisége nagy űrt hagyott maga után. A magyar repülők tábora a legnagyobb tisztelettel őrzi meg vitéz Kenese Valdemár altábornagy emlékét.

ÉLETRAJZA

1884 szeptember 28-án Brcka nevű boszniai községben született. A nagyváradi hadapródiskola négy évfolyamának elvégzése után 1903 augusztus 18-án avatták zászlóssá a 12. huszárezrednél.

Állományilag 1914 augusztus 7-ig ehhez az ezredhez tartozott s a monarchia különböző városaiban állomásozott: Lembergben, Stanislauban, Nagykikindán, Temesvárott, Aradon és Wienben. Mint szorgalmas tiszt lovaglótanári és távirásztanfolyamot is végzett, minden tudásával arra törekedett, hogy minél hasznosabbá tegye magát a hadseregnél.

1912-ben átlépett a közös légjáró csapat kötelékébe, pilótavizsgát tett, 1913-ban már az újvidéki repülőtér parancsnoka.

Mint a légjáró csapatokhoz beosztott tiszt évek folyamán Aspernben, Wienerneustadtban, Fischamendben, Görzben és Ujvidéken végzett repülőszolgálatot. 1914 augusztus 7-től 1917 december 20-ig egyfolytában harctéri szolgálatot teljesített.

Mindig kiválóan minősített tagja volt a közös légjáró csapat tisztikarának. 1917 december 20-tól 1918 október 1-ig Wienerneustadtban a Luftfahrt Truppe-nál a repülőzászlóalj parancsnoka. Ugyanez évben november 1-én, a monarchia szétbomlása után, az önálló magyar királyi honvédség részéről Bécsben a közös vagyont felszámoló hivatal vagyoni előadója lesz, s ő képviseli hosszú időn keresztül a magyar érdekeket.

1923 szeptember 1-től igen fontos szerepet tölt be vitéz *Kenese* Valdemár, mert a magyar repülőcsapatok szolgálatához szükséges szabályzatok kidolgozására alakult szerkesztőbizottság egyik vezető tagja, ő alapozta meg a magyar kir. honvéd légierők szolgálati szabályzatait.

1924 augusztus 18-án vette át a szombathelyi repülőtelep vezetését, majd később repülőezredparancsnok lett. Ezt a tisztet csaknem kilenc évig töltötte be. 1935-ben dr. vitéz *Rákosi* György, az akkori Légügyi Hivatal vezetőjének elhalálozása után 1936 január 1-től ő lett a m. kir. honvéd — akkor még rejtett — légierők parancsnoka és ebben a minőségében egyúttal a m. kir. honvéd légügyi csoport főnöke is.

1938-ban ettől a tisztségétől megvált és március 19-én a honvéd főparancsnokság kötelékében légügyi szemlélőnek nevezte ki a Legfelsőbb Hadúr. Az új megbízatásban 1939 április 30-ig szolgált s 1939 május 1-én ment elsőízben nyugállományba.

A legfelsőbb bizalom 1940 december 24-én újból a légierők élére állította, a légierők parancsnoki tisztségét 1941 november 31-ig töltötte be másodszor. ekkor ment hosszú betegség után újból nyugállományba.

Vitéz *Kenese* Valdemár 1929 október 1-én lett ezredes, 1936-ban vezérőrnagy és 1938 november 1-én kapta az altábornagyi rangot.

Hosszú pályafutása alatt a kitüntetések egész sorát nyerte el kiváló szolgálatai érdeméül. A magyar és külföldi kitüntetések közül az első közé tartozott a katonai jubileumi kereszt, az 1912—13. évi emlékkereszt, majd a III. o. katonai érdem-

kereszt a hadidíszítményekkel és kardokkal, a III. o. vaskoronarend a hadidíszítményekkel és kardokkal, a III. o. katonai tiszti jel, a magyar érdemkereszt III. osztálya, a háborús emlékérem a kardokkal és sisakkal, a magyar Vöröskereszt érdemkeresztje, a Magyar Érdemrend tisztikeresztje, a Magyar Érdemrend középkeresztje, a kormányzói dícsérő elismerés magyar koronás ezüstérme. Külföldi kitüntetések közül tulajdonosa: az olasz koronarend nagy tiszti keresztjének, a német vöröskereszt díszjelvény I. osztályának, az osztrák érdemrend középkeresztjének a csillaggal, a német sasrend érdemkeresztjének a csillaggal, az olasz pilótajelvénynek.

Vitéz *Kenese* Valdemár altábornagy érdemekben dús élete kimagaslik a magyar repülők közül. Sokat tett, sokat alkotott, de mindig csendben, visszavonultan élt. Érdemeit elsősorban azok tudják, akik hosszú esztendőkön keresztül vele dolgoztak. Elhúnyta nagy vesztesége a magyar repülőtisztek régi gárdájának, amely még Rákoson csillogtatta meg a repülés iránti nagy szeretetét és a legelsők közül való, akik a repülés katonai jelentőségét még a világháború előtt felismerték és ennek fejlesztését szükségesnek és halaszthatatlannak tartották. Mi sem bizonyítja vitéz *Kenese* Valdemár magyarságát jobban, mint hogy az önálló m. kir. honvédség kötelékében fáradhatatlanul dolgozott az első naptól a magyar repülés felemelése érdekében. Jutalmul megérte az egyenjogúság és felszabadulás éveit is s mint idősebb korba hajló magyar úr a repülés magyar vonatkozású eredményeit is örömmel szemlélhette és ennek vezetését hosszú esztendőkig a kezében tarthatta.

A legnagyobb tisztelettel őrizzük vitéz Kenese Valdemár emlékét, a Magyar Szárnyak nagy repülőhalott előtt kegyelettel hajtja meg zászlaját.

Képek vitéz Kenese Valdemár temetéséről









»Bombáztuk NIKOLAJEVET«



Félegykor ébredek ébresztőórám hangjára. Pillanatok alatt talpon vagyok és megmosdom egy csajka vízben. A fürdést elintéztem még tegnap este a Bugban, most erre nincs idő. Frissen, a várható izgalmak kellemes hevülésével botorkálok le a vaksötétben a legénységi szállásra, hogy embereimet is fölébresszem a hajnali starthoz. Az emberek csodálkozva veszik tudomásul a váratlan, korai ébresztőt, az esti takarodókor még nem tudták, velem együtt, hogy másnap hajnalban indulnak az ellenség fölé, le a Fekete tenger partjára.

Rajom, amely hat hatalmas Caproni kétmotoros nehéz bombavetőből áll, még nincsen teljesen feltöltve bombákkal és üzemanyaggal, mert az előző nap is akadt egy kis munkánk a vörösök fölött.

Csendben gyülekezünk a sötétben, mindenki komoly és elszánt. Valamennyien érezzük, hogy ma nehezebb és veszélyesebb feladatban lesz részünk mint eddig. És a cél távolsága sem lebecsülendő támaszpontunktól.

Az úton, ki a tábori repülőtérre gépkocsink nyaktörő módon ugrándozik a pokoli rossz úton. A fényszórók persze égnek, itt nincs elsötétítés, nem úgy, mint odahaza. Itt nem lehetne mozdulni sem az ismeretlen vidéken világítás nélkül. A repülőtéren kint lázas munka kezdődik a gépkocsifényszórók világításánál. A hozzánk vezényelt műhely részleg is gőzerővel dolgozik egyik sérült gépünk farkán.

Reggel félötre minden készen van, az összes gépek fölszállásra készen sorakoznak, súlyos célrakományunkkal, a derengő hajnali világosságban.

Az egybegyűlt hajózóknak, a gép személyzetének rövid eligazítást tartok. Minden gép részére külön határozom meg a bombacélt. Kötelékem Nikolajev feketengeri kikötővárost fogja bombázni. Az első raj, amelyet én vezetek, a kikötő vasúti állomását kapta célpontul, amelyik igen fontos gócpont, a második raj pedig a hatalmas Bug-hidat fogja bombázni, amelyen át a város egész közúti forgalma bonyolódik le a túlolldallal.

A megfelelő térképeket kiosztom, azután a részletek megbeszélése után beszállunk a járó motorral várakozó gépeinkbe.

Amikor a levegőbe emelkedünk, a nap éppen fölkelőben van. Az ég peremén lévő felhőcsíkok már rőt aranyfényben izzanak, de lent még sötét párába burkolózva alszik minden. A nagy folyó, a Bug, nehéz, sötét acélhullámokat görget befelé a Fekete tenger felé. Egyfelé igyekszünk. Ma ő lesz a vezetőm.

Már háromnegyed órája, hogy a motorok egyenletesen duruzsolnak, amikor Perwomaisk helység fölé érünk. Itt fognak hozzánk csatlakozni a kísérő vadászok, akik utunkra elkísérnek. Már emelkednek is föl egymásután a rajok hármasával, ég felé tartott orral függve a légcsavarjaikon. Csakhamar, mint a szúnyogok felhőznek hancurozva körülöttünk.

Félóra mulva már ellenséges területen járunk. Az időjárás rendkívül kedvezően alakul. A tenger felől hatalmas felhőgomolyagokat hajt felénk a szél. Felettünk lassan zárt felhőréteg képződik és alattunk is úszik egy felhőréteg, amelyik helyenként meg van szaggatva, úgyhogy mi belátunk a földre s tájékozódhatunk, viszont bennünket a földről meglehetősen nehéz feladat lesz meglátni. Ideális idő a meglepetésszerű bombatámadáshoz. Már jóideje repülünk, amikor nagyobb felhőlyukon keresztül, úgylátszik, mégis megláttak bennünket a vörös pattantyusok, mert pillanatok mulva megjelennek körülöttünk a légvédelmi tüzérség első robbanógránát felhői. Régi jó ismerősök, már valósággal nélkülöztem őket. Utamat nyugodtan folytatom, csak az iránytűre figyelek és a többi navigációs műszerre. A vadászok közben körüldongnak bennünket, mint mézestálat a legyek.

Még egy pár perc és feltűnik a távolban a tenger ködbevésző, gyöngyházfényű nagy vízfelülete. Egy percre eszembe jut az, hogy ha valaki nekem azt mondja két hónappal ezelőtt, hogy én a Fekete tenger partján fogok augusztusban bombázni, akkor nyilván nagyon furcsán néztem volna az illetőre s a szellemi képességeit illetően is lettek volna némi elgondolásaim.

Közben a felhők mindjobban sűrűsödnek alattam s a szemhatár lassan eltűnik. Nem sokat törődöm vele, elvégre a bombázóknak a felhők a legkedvesebb barátai. Csak a mesterséges horizontra figyelek, amellyel gépemet a vízszintesben megtartom és az iránytűre, hogy menetvonalamról le ne térjek. A vadász bajtársak azonban látom, hogy erősen kerülgetik a hatalmas felső tornyokat és keresgélik a lyukakat és átjáró folyosókat a felhő gomolyagok között. Aztán nem látok többé semmit, csak azt a nagy fehéres szürkeséget, amiben valósággal érzi az ember a vízgőz szagát. A magasságmérőm 3500 m-t mutat, már nem lehetek messze a céltól, lassan, óvatosan siklani kezdek.

A felhőkön csakhamar keresztül jutok. Lent ragyogó szép idő, a tenger opálos színben ragyog s a nap a felhőlyukakon fénynyalábjaival áttörve, vidám sárga, világos színű foltokkal szórja tele a víz felszínét. Úgylátszik erős szél lehet lent, mert a vizen hosszú, egymást követő sorokban, fehér homlokú hullámok szaladnak a part felé. A partok mellett egy csomó hajó vesztegel. Mint egy nyári magazinkép, olyan békésen színes az egész, amit alattam látok. Akkor még nem sejtettem, hogy lent azok az apró kis játékhajók, milyen pokoli tűzzel képesek támadni a közelükbe repülő acélmadarakra. Csakhamar alkalmam nyílott rá, hogy előlegezett jó véleményemet megváltoztassam róluk.

A Bug, itt már erősen szétterpeszkedve, mint egy hatalmas, kanyargó óriás kígyó, nyujtózkodott a tengerig a síkságon át. Az utolsó nagy kanyarulatában, ott feküdt még békésen pihenve, útunk célja — Nikolajev. Nagy ívben, a várost messziről megkerülve, repülünk rá célunkra, hogy a tenger felől érkezzünk, mintha saját repülőik volnánk. Ezenkívül a nap is a tenger irányából kel föl, úgyhogy a ránk tüzelő ellenséges ágyúknak majd a nap felé kell célozniok, ha ránk lőnek.

Már majdnem a város fölött vagyunk, amikor észreveszem, hogy a jobb motorom elkezd durrogni, prüszkölni. Szinte hallom, hogy mennyire zihálva, erőlködve veszi a lélegzetet. Most látom csak, hogy a motor tetejét borító lemez nagy helyen föl van szakadva. Hát ez bizony gránát repesztől van. Hej ott lent, azok a békésnek látszó, ringatózó kis teknők — ez már az ő munkájuk volt. Csak azért imádkozom, hogy a motorom egészen le ne álljon, mert itt az ellenség torkában,

ez egyenlő lenne a biztos véggel. Imám úgylátszik meghallgatásra talált, mert sérült motorom erőlködve, akadozva, de tovább teljesíti kötelességét. Derék katonamotor, még hozzá repülő.
De már alattunk is a város, éppen előttünk fekszik célunk, a hatalmas pályaudvar. Egy kis szépséghiba van ugyan a dologban, mert az állomás mellett, közvetlen a tőszomszédságban megpillantom a repülőteret is, ahonnét a sötétzöld zömök Raták már emelkednek is föl egyenkint, gyorsan egymás után, mint a darazsak, felénk nyujtogatva az orrukat. Most veszem csak észre, hogy egyedül vagyok, a felhőben lemaradtak összes kísérőim és a vadászok is. Már látom előre, hogy ezt a bombázást nem ússzuk meg egészen simán. Dehát első a feladat végrehajtása, aztán jöjjön, aminek jönni kell.

A pályaudvarra pillanatok alatt már hullanak is le 100 kg-os bombáink, mint a záporeső. Az állomás épülete azonnal lángbaborul. Azt gondolom, erősen szidnának bennünket a vörös kamerádok, ha tudnák, hogy saját 1941-es gyártású bombáikkal bombázzuk őket. Közben kitör körülöttem az égiháború. Alattam, fölöttem, de főleg mellettem megjelennek a légvédelem fekete és fehér füstgomolyagjai vegyesen. Sose hittem volna, hogy ilyen jól is tudnak lőni a vörös bolsik. Most látom csak, hogy a Bugon lévő apró hadihajók csakúgy ontják felém a tüzet. De nem panaszkodhatom, a város is úgy fest alattam, mint ősszel halottak napján a temető, annyi villogást látok alulról. Ez mind a felénk tüzelő légvédelmi fegyverek torkolattüze. Már volt részem egypárszor erős légelhárításban, de ilyet még nem pipáltam. Nem lehet többé egyenesen repülni, mert leszednek különben. Áttérek a cikk-cakk repülésre. Ez úgylátszik használ annak ellenére, hogy úgy körül lövöldöznek a szovjet pattantyús bajtársak, mintha valami ünnepi tüzijáték központjában én lennék a legfőbb látványosság, találat mégsem éri a gépemet. Illetve legalább is komoly találat nem, mert látom, hogy a szárnyon tenyérnyi lyuk támad, éppen a csürőkormány bekötésénél. Ez bizony majdnem túl jól sikerült. Hirtelen szétnézek valami jóképű felhő után, amibe elrejtőzhetnék, de sajnos, egy sincs a közvetlen repülési irányomban. Fölöttem 2—300 méterre úsznak méltóságteljesen, hivogatón mutogatva felém fehér hasukat, de sajnos, tapasztalnom kell, hogy egy jó motorral nem valószínű, hogy föl tudok odáig emelkedni. Mégis megpróbálom a lehetetlent, rossz motoromat mindenféle becézéssel illetem magamban és hivatkozom eddigi kifogástalan hősies magaviseletére, de úgylátszik hiába, csak métereket tudok emelkedni. Idegekre menő küzdelem kezdődik, én érzem, hogy egyetlen lehetőség nagy magányosságomban, elérni a felhőt, különben lehetetlenül martaléka leszek pár percen belül a vérszomjasan közeledő Ratáknak. Úgylátszik a légvédelem is észrevette ebbeli szándékomat, mert pillanatok alatt valóságos acélfüggönyt fektetnek köröm, ami egyre szűkebbre zárul. Már csak a jó szerencse segíthet. Ismét cikk-cakkozni kezdek még rendszertelenebbül, még hirtelenebbül változtatva a repülési irányomat. Egy percre még látom lent, hogy a hatalmas Bug-híd alattam már a vízben hever, derékban kettéroppantva. Igen nagy elégtétellel veszem tudomásul, hogy legalább a feladatunkat elvégeztük becsülettel. Úgylátszik rajom többi része sem fordult vissza dolgavégezetlenül. Hirtelen fölkelepel mögöttem az egyik géppuskám s a következő pillanatban elmosódva egy másik géppuska csattogását is hallom, egyre erősödve. Ez már nem az én gépemről szól, úgylátszik a Raták beérkeztek. Hirtelen éles csattanást hallok s a gép törzse megtelik belül csípősszagú, kesernyés füsttel. Eltaláltak bennünket. Egy pillanatra megvillanik alattam balra a zöldre festett Rata, amint éles fordulóval távolodik gépünk tűzkörzetéből. Oldalán vörösen izzik az ötágú csillag. Ő volt a támadónk. Most látom csak, hogy kesztyümön a jobb csuklóm fölött lyuk van, amin párcsepp vér szivárog ki. Amikor felgyűröm, látom, hogy fillér nagyságú bőrcafat lóg le a találat helyén. Hallatlan szerencsém volt, a golyó csak súrolta a csuklómat. Mellettem András repülő vezérkari alezredes nézi a közdelmemet a géppel. Mondhatom keményen viseli magát, pedig magamról tudom, hogy ilyen események közben a figyelő tétlenség követeli meg a legnagyobb lelki erőt. Szótlanul tűrni az ellenség támadását, anélkül, hogy az embernek módja lenne a cselekvésre, ami bevezeti az emberben feltörő életösztön menekülési és természetes védekezési vágyát — ez a legnehezebb feladatok közé tartozik. Itt látszik meg igazán, hogy ki a legény a gáton. A. S. alezredes, aki egész váratlanul került kísérő utasnak repülőgépemre, olyan egykedvű érdeklődéssel figyeli az ismet megújuló Rata-támadásokat, mintha csak most is gyakorló repülést végeznénk otthon, fotógéppuskáját használva valahol Debrecen körül. Pedig most véresen komoly valóság ez a gyakorlat, itt nem filmkockákból fogják az elért találatokat összeszámolni.

A cirkusz közben folytatódik. Először a toronypuskám szólal meg ismét, azután közvetlenül a fenékpuskám folytatja a tüzelést. Rövid csattogó sorozatokat lőve, így felelgetnek egymás hangjára. Úgylátszik, hátul melegszik a helyzet, támadóm már nem egyedül lehet. Én közben elcsípek egy kisebb mélyen úszó felhőt, amibe igyekszem legalább pillanatokra elrejtőzni. De hiába, a Raták máma feltűnően szívósak s makacsul követnek felhőtől felhőig. Úgylátszik, erősen izgatja őket a magánosan maradt nemes vad és valljuk be, már elég sok van a magyar bombázó repülők rovásán. Legalább most szeretnének egy kicsit törleszteni. Már vagy féltucat vöröscsillagos vadász kering körülöttem prédára éhesen, a géppuskáim szinte szünet nélkül szólnak. Hála Isten, eddig még nincs baj, sikerült minden támadást elhárítanunk. De meddig bírjuk ezt az aránytalan harcot? Végre kezdek belejutni a komolyabb esőfelhők közé. Éppen ideje volt. A felhőbe belejutva, egyik lövészem, Mester J. szkv. előreszalad hozzám és kitörő örömmel jelenti, hogy eddig két támadó Ratát sikerült lelőniök. Sajnos, a felhő nem sokáig tartott, megint kijutok belőle. Azt a jó vastag réteget, amelyik fölöttem nyujtózik, csak nem sikerült elérnem. Durrogó jobb motorommal örülhetek, ha vízszintesben meg tudok maradni. A Raták persze újra ránk csapnak. Mint bozótot a vadászebek, ha vad van benne, úgy szaglászták, repkedték eddig körül a felhőmet, amelynek mélyén bujkáltam. Megint kattognak a rövidebb, hosszabb géppuskasorozatok. Látom, a másik szárnyamon is van már egypár sorozat lövés.

Már több mint tíz perce tart ez az idegekre menő légiharc, ahol szegény bombázó pilótának nincs más dolga, mint nyugodtan vezetni gépét, élő céltábla gyanánt üldögélve az ellenséges vadászok orra előtt. Tisztában vagyok vele, hogy minden Rata-vadász elsősorban belém szeretne egy sorozatot ereszteni. De tervük úgylátszik nem fog sikerülni. Most megfigyelőm, Pajtás L. hadnagy integet hátra felém a gép orrából nagy nevetve és egy füzetet nyujtogat felém, amelyiknek a közepén jókora lyuk tátong. A markában lőtték át. Az ujján pedig 10-et mutat. Ennyi lövéssel van körülötte a megfigyelőfülke minden irányból keresztüllőve. Tisztára érthetetlen, hogy hogyan tudott ennyi lövés közt sértetlen maradni. Bátran mehetne ezekután varietébe mutogatni magát. Közben megint elsuhan alattam egy mélyszárnyú ellenséges vadász. Ez valószínűleg kaphatott tőlünk egy sorozatot, mert bizonytalanul bukdácsolva repül, majd orrát a föld felé fordítva, lassan elmerül lent a párás szürkeségben. Hiába figyelem, többé nem bukkanik fel. A bőrünket nem adjuk olcsón, ezt megállapíthatom.

Nem sokáig tart már a harc, előttem komoly összefüggő szürkésfekete esőfelhő-vonal tűnik fel. Ha odáig tudjuk tartani magunkat, végleg meg vagyunk mentve. Még egy-két rövid sorozat lövés csattan, aztán hirtelen csönd lesz körülöttem. Bent vagyunk már a tejfehér ködben, amelyik védelmezően vesz körül bennünket. Éppen ideje volt, a lőszerünk már erősen megfogyatkozott. A gépem személyzete mosolyogva néz össze, meg vagyunk mentve. Most a rádiós lövészem, Bánkúti J. őrm. jön előre hozzám dicsekedve pletykálni, hogy végre ő is lelőtt egy Ratát. Ez összesen három. De lehet, hogy több is volt, annyit feltétlenül láttunk füstölve lezuhanni. Ezeknek a skalpjuk három kis függőleges fehér csík, a végében vörös csillaggal és dátummal, ősi repülőszokás szerint a gépünk farkát fogja díszíteni. A rádiós lövészem a fejebúbját tapogatja és bőrsapkáján mutatja, hogy ő is kapott egy lövést, amelyik súrolta. Csak a repülősapkájából hiányzik egy kis csíkocska és néhány szál hajával van kevesebb ott, ahol a lövedék a fejét súrolta. Hiába, itt ma valaki magasabb hatalom vigyázott reánk, ezt mindnyájan őszintén beismerjük. Egy jó negyedóra mulva véget ért a felhő, de a Raták, úgylátszik, megelégelték a rájuk nézve olyan gyászosan végződött üldözést, mert nem látjuk többé sehol őket. Csak a földről pukkan el még felénk egypár ágyúlövés és egypár géppuska foszforos csíkja tapogatódzik vékony füstfonalával felénk eredménytelenül. Ezt már igazán föl se vesszük, mi ez az előbbi nehéz percekhez képest. Csakhamar saját csapataink felett re-

pülünk, mindnyájan nagyott lélegzünk s a jól elvégzett munka boldog érzése tölt el bennünket. S hogy szerencsénk teljes beigazolást nyerjen, sérült jobb motorom most újra rákezd durrogni, krákogni. Úgylátszik, már nem bírja sokà. Derék öreg jószág, szemmel simogatva dédelgetem. Kitartott saját vonalainkig. Megállj, jó öreg, mindjárt biztonságba helyezlek, csak még öt percig tartsd magad s akkor repülőtér jön, ahol műhely-kórházba kerülsz, hogy meggyógyulj minél hamarább. Biztatásomra, szegény igyekszik is mégegyszer összeszedve maradék erejét, tartani magát, de már szemmel láthatólag igen nehezére esik a dolog, a fordulata és a szívótérnyomása állandón csökken. Végre megpillantom ismét az első saját repülőteret. Mielőtt földet érnénk, még elsuhanok a vasútállomás fölött. Borzalmas, hogy mit látok alul. A vágányok lent tele vannak feldült, felrobbant, elégett vasúti szerelvényekkel. A sínpárok szétszaggatva, a végükön ég felé kunkorodva, mint valami széteső csontváz segélykérő karjai meredeznek az ég felé. Az állomásépület, amely valamikor hatalmas méretű lehetett, most már csak egymásra dült, kormos falak rendetlen halmaza. A romhalmazból itt-ott még vékony kék csíkban füst szivárog felfelé. Hát ez alapos munka volt, akárki csinálta. Ilyet még filmen sem láttam, pedig megnéztem a Sieg im Westen-t is. Ekkora mérvű rombolást egyszerűen nem tudtam eddig elképzelni sem.

Egy pillanat mulva már a repülőtér zöld gyepén gurulok, ahol végre fáradtan végleg kimúlik sokat szenvedett szegény motorom. Én sajgó szívvel, de az elkerülhetetlenbe megnyugodva veszem tudomásul hű repülőbajtársam korai halálát. Fájdalmamat csak a föltámadás gondolata enyhíti. Remélhetőleg néhány nap mulva ismét rajta fogok az ellenséges vonalak fölött repülni. Amikor begurulunk a többi géphez, akkor látjuk csak, hogy a bal benzintartályunk is át van lőve s vékony sugárban ömlik belőle ki a nafta. Úgylátszik, semmiképpen sem tudtunk volna támaszpontunkig eljutni. Közben összeszámoljuk a kapott találatokat is. Több mint 30 darab, vegyesen légvédelmi gránátoktól és a Raták géppuskáitól. Ebből hat vitális géprészt ért. A földön lent mesélték el lövészeim, hogy egyízben milyen veszélyes helyzetbe kerültünk, amit én elől a pilótaülésben nem is láthattam. A második szovjet vadász lelövése után, az egyik Rata ügyesen kihasználva a farokrész vízszintes vezérsíkját és a hátsó futókerék által bezárt szög holtterét, velünk valósággal köteléket repülve, egyre jobban megközelített bennünket. Lövészeim rövid sorozatai felette és alatta repültek el hatástalanul.

Már lövéstávolságra volt gépünktől, amikor felülről, úgylátszik, a sűrű felhőben az egyik saját Cr. 42-es vadászunk elvesztve a tájékozódást, zuhanni kezdett. Zuhanása közben a felhőből kiesve, meglátta közvetlen maga alatt a gépemet üldöző szovjet vadászt. Egy pillanat s zuhanását folytatva, a mitsem sejtő — rám vadászó Rata nyakába zúdult. A légcsavarkörön át két fehér füstcsík szaladt ki s a Rata, a következő pillanatban már erős fekete füstzászlót eresztve ki magából, pörögve eltűnt lent a mélyben.

Derék vadászbajtársunk, Szőnyi zls, akinek ez a harmadik légigyőzelme volt, s aki ilyen szerencsés véletlen folytán a biztos pusztulástól mentett meg bennünket, szegény azóta már maga is életét áldozta fel a haza oltárán. Nem sokkal utána, egy vállalkozása során életét vesztette, a földi légvédelem lőtte le.

Lent a biztos földön élményeinket mesélgetve s lehetőleg valamennyien egyszerre beszélve, újongó, belénk kapaszkodó felderítő bajtársainkkal együtt megindultunk a tábori étkezde fabarakja felé. Csak most jutott eszünkbe, hogy ma még nem is reggeliztünk.

Szakonyai István főhadnagy

A nagy magasságban való repülés orvosi szemmel

(Dr. H. Strugbold professzor a német légügyminisztérium repülőorvosi kutatóintézetének igazgatója s a közelmultban adta ezt az érdekes nyilatkozatot ebben a repülés szempontjából kétségtelenül fontos tárgykörben.)

A repülés (úgy, ahogy ez ma történik), egyáltalában nem lenne lehetséges, ha a tudomány már eleve nem küszöbölt volna ki egyes akadályozó jelenségeket. Mert amint a mótor és a gép, ugyanúgy az emberi szervezet is új feladatok előtt áll légzőszerveivel, egyensúlyérzékeivel, idegrendszerével és szellemi működésével a nagy magasságban való repülésnél.

Az eredeti, általános jelenségeket már a magashegységekben is észrevehettük: a hőmérséklet csökken s vele együtt az oxigénmennyiség is. A talaj mentén 15 fokos melegnek 7—9 kilométer magasságban —30—45 fokos hideg felel meg s ez 10.000 méter magasságban —50 alá süllyed. A hideg következtében fokozódik az anyagcsere, a test több oxigént használ el s a megfagyás veszélye is fellép. Hogy ez ellen védekezni kell és lehet is, az magától értetődő.

A légnyomás csökkenése már nehezebb dolog. A légkör nyomása 5500 méter magasságban felére, 10.000 méteren negyedére csökken. Az emberi testben lévő gázok a légkörnyomás csökkenése következtében nagyobb teret foglalnak el, felfúvódási jelenségek lépnek fel, a rekeszizom felfelé nyomódik s a légzés nehezebbé válik. Ehhez járul még nyomásérzet és fájdalom a homlokban, a felső állkapcsokban s a dobhártyán, valamint rossz fogakban. Ennek megelőzésére szükséges a rendszeres, alapos fogorvosi vizsgálat. Gázfejlesztő hatású ételeket és italokat nem szabad magassági repülés előtt fogyasztani.

A legfontosabb orvosi probléma az oxigénhiány. Ez a gáz kell az élethez, s mivel nem tárolhatiuk testünkben, állandóan fel kell frissítenünk készletünket. A levegő a test oxigénforrása, a szövetek sejtjei az oxigénfogyasztók, a vér az oxigénszállító. Légzés és vérkeringés szállítják az oxigént, mely nagyobb nyomása következtében lép át a levegőből a vérbe. Ez oknál fogva az oxigénkérdés legégetőbb valamennyi között. Mi a megoldás? Az oxigén mennyisége a magassággal csökken. Megfigyelték, hogy rövid 2—3000 méterre való felszállásnál semmiféle zavaró jelenség nem lép fel. Ha azonban 4000 méter fölé emelkedünk, úgy a megnövekedett légzési és vérkeringési tevékenység nem elegendő, az oxigénhiány túlságosan nagy, zavarok lépnek fel, először szellemi téren: látás és hallás gyengül, az agy gondolkodó készsége és a szellemi koncentráció csökken, a mozdulatok meglassulnak. Ehhez járul még az elhatározás gyengülése és álmosság. A zavarási határra jutottunk tehát, a magassági betegség beállta észlelhető.

Ezt meg kell előzni. De előbb gondoljuk tovább az egészet. Még magasabbra emelkedünk. A légzés és a vérkeringés még gyorsabb lesz, noha az oxigénhiányt kiegyenlíteni már nem tudják s magukon is érezhetővé válik az oxigénhiány hatása. Az ember teljesítménye végül is nullára csökken. A kezekben gyakran görcsös rángatódzás lép fel, ez a vészjel arra, hogy a kritikus határt is elértük.

Most már csak egyetlen mentség van: oxigénbelégzés. a lehető leggyorsabban. Különben elveszti az ember az öntudatát, ekkor még mindig megmentheti a gyors oxigénsegítség, végül is beáll a halál. Igy következnék ez a természet törvényei szerint. Nem születtünk 10.000 méteres magasságban való életre. Ezért a bajt meg kell előzni. A repülő már akkor is oxigént lélegzik be, ha a zavarási határig emelkedik. Igy a test nem nyúl saját, ki nem elégítő segédeszközeihez, a mesterséges oxigénbelégzés elegendő. Nem kell magassági betegségtől félnünk, az esetleg beállt zavaró jelenségek eltűnnek. Az oxigén adagolásával veszély nélkül 11.000 méteres magasságig emelkedhetünk.

Még magasabbra is repülhetünk, ekkor azonban már nem elegendő az oxigén belégzése. Más védelemre is szükség van. Ez a túlnyomásos pilótafülke, vagy pilótaruha. Ebben azután — legalább is orvosi szemmel nézve — korlátlanul magasra emelkedhetünk.

Maradjunk azonban a szokásos magasságokban. Természetesen adódnak még itt problémák. Azt is mondják, hogy a tartós oxigénbelégzés »elégeti a tüdőt«! Ezt a rágalmat is kísérletileg tisztázták: Strugbold professzor két munkatársa három nap és három éjjel maradt egy 9000 méteres magasságnak megfelelő nyomású oxigénnel töltött kamrában, minden panasz és zavar nélkül. Az oxigén belégzése tehát nem idéz elő zavart. Ettől eltekintve, egy repülő sem marad akár csak egy napig sem 9000 méteres magasságban.

T. E. K.

Elméleti tanfolyamokon képzik tovább a repülő növendékeket

— A Pilis fajtájú vitorlázógép, amelynek, mint tudjuk, átlagos sebessége 60 km, ha dugóhúzóba kerül, sem gyorsul fel jobban 80 kilométernél. A kivétel pedig... — hangzik a honvédutcai Elektromos Ház előadótermének dobogójáról. A táblán különböző rajzok láthatók. A jóvilágítású, tágas terem széksorain közel *százfőnyi hallgatóság* foglal helyet. Az előadó minden szavát feszült figyelem kíséri.

A »*Budapest*« *Sport Egyesület* repülőszakosztályának elméleti tanfolyamán vagyunk. A szakoszály vezetőségének szeme előtt az elméleti tanfolyam megszervezésekor a repülés minél szélesebb körökben történő népszerűsítése lebegett.

MÉRNÖK ÜL A TANONC MELLETT

A hallgatóságban társadalmunknak úgyszólván minden rétege képviselve van. Okleveles mérnök ül a vasesztergályos tanonc mellett, főtisztviselő beszélget *baráti megértéssel* a kisdiákkal és az érettségire készülő A-vizsgás vitorlázó diáklánnyal.

BESZÉL KÁROLYI GYULA GRÓF

Az előadások között rövid szünetek vannak. A résztvevők kis csoportokat alkotnak. Vitatkoznak. Megbeszélik újra a hallottakat. Az egyik ilyen kis csoport *Károlyi Gyula* gróf köré gyülekezik, ki vitéz Becske Kálmán sz. főv. tanácsnokkal, a BSE elnökével beszélget.

Ott van *Clementis* László alelnök és *Kőszegi* Gyula főoktató is.

— Kérünk valamit a nyilvánosság számára is — fordulunk kérésünkkel a grófhoz.

— Nem, azt nem lehet, interjút nem adok, mert elvégre mit is mondhatnék én, aki növendékszámba jövök.

— Hallottunk már, gróf úr, arról, hogy repülni tanul. Valószínű, hogy értékes tapasztalatai vannak.

— Dehogy kérem, én sem különbözöm a többi növendéktől és nem is akarok a magam részére *kiváltságos helyet biztosítani*. Álláspontom, hogy akkor nyilatkozzon az ember a nyilvánosság számára, amikor valami komoly repülőteljesítményt végzett. A személyi kultuszt ki kell zárni a repülőkörökből.

A gróf úr kedvesen elmosolyodik.

— Üzenet azonban mégis van a magyar ifjúság számára: A magyar jövő egyik legfontosabb záloga, amint azt vitéz *Horthy István* kormányzóhelyettes urunk is mondotta, a magyar repülők száma és kiválósága határozza meg a jövőben Európában, mint egyik legfontosabb tényező, helyzetünket, biztonságunkat és szavunk súlyát. Ezért *szent kötelessége* a magyar ifjúságnak honvédelmi kötelezettségének a légierők kötelékében eleget tenni és a repüléssel kapcsolatosan *mindent lelkiismeretesen* és becsületesen megtanulni.

Károlyi gróf még búcsúzóul hozzáteszi:



Gróf Károlyi Gyula

— Ezt a célt szolgálják ezek az előadások is...

Gróf *Károlyi* Gyula oktatóját, *Kőszegi* Gyula felügyelőt kérjük meg ezután, hogy mondjon egyet-mást növendékéről:

— Miután a gróf úr szigorúan elzárkózott mindennemű felvilágosítás elől, én sem érzem magam hivatottnak, hogy róla beszéljek. Azt azonban meg kell említenem, hogy *igazi repülő lelkesedéssel* végzi feladatait. Mint vérbeli sportember, *példás fegyelemmel* tanul. Ez pedig a repülés alapja. Nagy kedvvel kezdte a repülést és minden jó és rossz időben, ha csak lehetséges volt repülést tartani, megjelent az oktatáson. Ennek meg is volt az eredménye, mert három hét alatt 79 kétkormányos felszállás után lett egyedülrepülő. Azóta kb. *40 órát repült* és feladatainak nagy részét is elvégezte. Vizsgáját a közeli időkben akarjuk megtartani. Oktatói munkásságunk lényegesen könnyebb lenne, ha *minden növendékünk oly törekvéssel* és szeretettel igyekezne úgy a gyakorlati, mint elméleti tudást önszorgalommal elsajátítani, mint gróf Károlyi Gyula.

A TANTÁRGYAK

Az elméleti tanfolyam megszervezésével megbízott *Czilley* Géza oktató nagy gonddal összeállított tanrendje, mindenki által könnyen érthető módon tálalja az érdeklődő elé a repülés elméleti alapját.

Az egyesület a legkorszerűbb oktatási segédleteket is igénybe veszi. Igy például nagy szerep jut *a filmmel történő oktatásnak* is. Az időjárástan-órán például filmen mutatják be és teszik szemléltetővé a különböző felhők keletkezését, a viharfrontok kialakulását.

A repülés története, repülőgyakorlati szabályzat, vitorlázó ismeretek, terep-, motor-, sárkány- és műszertan, hajózás, üzemanyagismeretek és légi jog szerepel még az elméleti tanfolyam változatosan összeállított tanrendjén.

MIT MOND A KISDIÁK?

A tanfolyam legifjabb hallgatója *Borbély* Jóska, ki a ruhatár ügyes-bajos ügyeinek intézésén túlmenően, hacsak percnyi szabad ideje van, be-bekukkant az előadóterembe és felszed egy-két mondatmorzsát a repülőelőadásokból, mert hát repülő akar lenni.

Lajkó Tamás vaseszergályos tanonc. Elmondja, hogy él-hal a repülésért. Most készül egy nagyteljesítményű modelje, de a modelezésen túlmenően természetesen vitorlázónak, majd motorosnak készül.

A VITORLÁZÓ HÖLGYREPÜLŐ

Végezetül kérdést intéztünk az elméleti tanfolyam egyik hölgyhallgatójához is. *Kopasz* Nárcisz az A-vizsgát már le is tette. Negyven felszállása van. Most készül az érettségire. A tanfolyamon repülőelméleti ismereteit akarja bővíteni. Amikor a repüléssel kapcsolatban jövő céljai iránt érdeklődünk, ezeket mondja:

— A *Magyar Szárnyakban* olvastam a finn lották vezetőjének *Fanni Luukkonennek* a nyilatkozatát. Főleg az kapott meg a nyilatkozatból, hogy a finn asszonyok és lányok mily nagy mértékben és milyen önzetlenül állanak a harctéren küzdő férfiak oldala mellé. Ilyesféle szolgálatot szeretnénk mi is végezni.

— Ezen túlmenően pedig a magyar *asszonyok táborában szeretnők népszerűsíteni* a repülést, hogy minél többen adják fiaikat repülőnek.

Dornier nagy katonai repülő csónakjai

A friedrichshafeni Dornier-gyár, a világ egyik leghíresebb vizirepülőgépépítő üzeme már régebben piacra hozta a Do. 24. és Do. 26. repülőcsónakokat. Most a gépek katonai változatai, a német légihaderő és haditengerészet különleges követelményeinek megfelelően átalakítva szolgálatot teljesítenek Kirkenestől Tripoliszig s az Atlanti-óceán messze hullámai fölött.

A Dornier Do. 24. hárommotoros repülőcsónak részben távolfelderítő, részben mentőrepülőgépszolgálatot teljesít. A gépet most három darab 1000 lóerős Bramo Fafnir 323. csillagmotor hajtja, de szó lehet az új BMW kettős csillagmotor beépítéséről is.

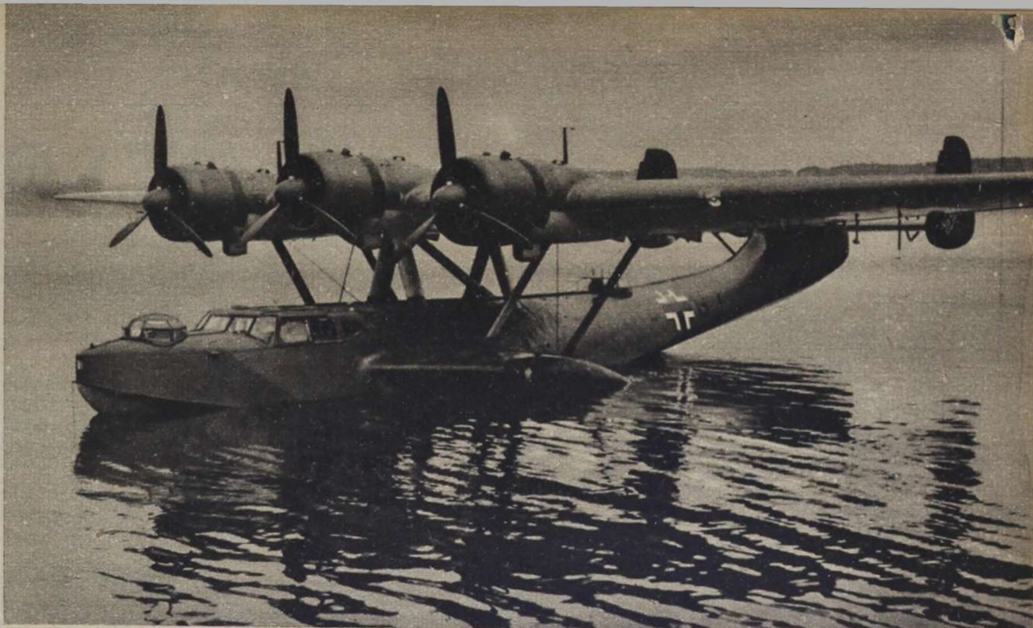
Ha a gép mentőszolgálatot teljesít, úgy a géppuskatornyok — fegyver nélkül továbbra is a gépen maradnak, mert ezekből különlegesen jó kilátás nyílik arra a tengerrészre, ahol a megmentendőket keresni kell.

Három géppuskaállása van: a gép orrában, a törzsben a szárny mögött és leghátul, a magassági kormány előtt. A leghátsó állásból kitűnő a kilövési lehetőség, már csak az osztott oldalkormány miatt is. Egyébként a gép adatai mindenben megegyeznek a hollandok részére szállított Do. 24. jellemzőivel. Igy fesztáva 27 méter, hossza 22 méter, szárnyfelülete 108 m², oldalviszonya 6.7. A gép üres súlya 7890 kg, hasznos terhe 5610 kg. Repülősúlya 13.500 kg. Igy felületi terhelése 125 kg/m².

Legnagyobb sebessége kb. 350 km/óra lehet s repülőtávolsága a terhelés minősége szerint 3500 km-ig változhat.

Eddig számunkra ismeretlen volt a Dornier Do. 26. négymotoros gyorspostagép katonai változata. A gép orrában géppuskaállás van, mint a Do. 24. gépen, míg a szárny mögött a törzs két oldalán van egy-egy géppuskaállás, akár a Short Sunderland gépeken.

A Do. 26. K. igen szépformájú gép, teljesítményei elsőrangúak. Nagy repülőtávolságánál fogva a legnehezebb távolfelderítőfeladatok megoldására alkalmas, így a gép Bordeaux-ból az amerikai partokig repülhet és vissza.

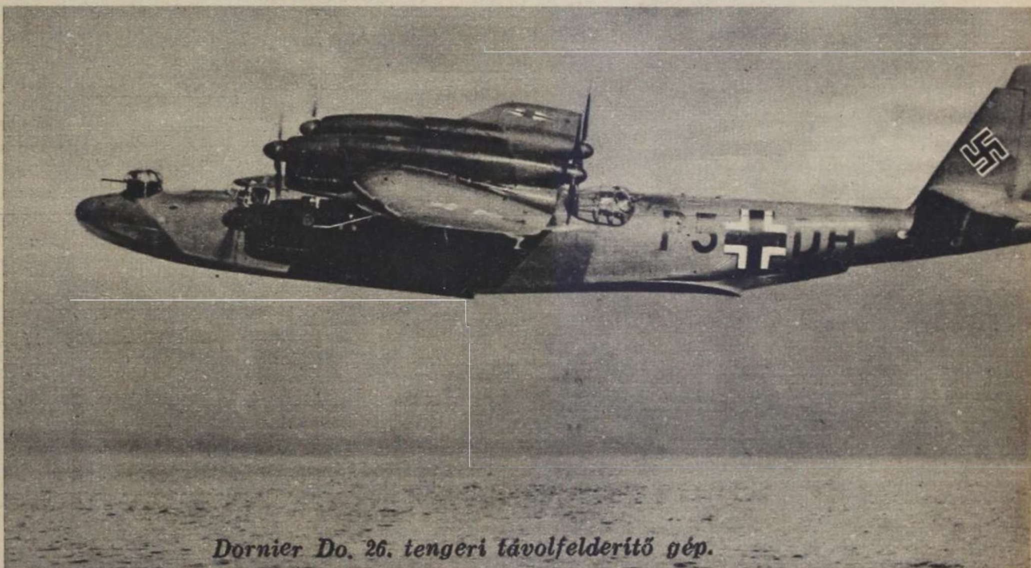


Dornier Do. 24. tengeri segélygép.

Négy Junkers Jumo 205. fajtájú 600 lóerős Diesel-motor hajtja a légcsavarokat. Mint ismeretes, a hátsó motorok felszálláshoz felfelé billenthetők, hogy ekkép a törzs hullámteréből kikerüljenek.

A Do. 26. K. néhány adata: szárnyfesztáv 30 méter, hossza 24.50 méter, szárnyfelület 120 m², oldalviszonya 7.5. A gép üres súlya mintegy 10.5 tonna, hasznos terhelése 9.5 tonna, repülősúlya 20 tonna. A felületi terhelés így 167 kg/m²-nek adódik.

A gép legnagyobb sebessége 335 km/óra, utazósebessége 310 km/óra, leszállósebessége 110 km/óra. Legnagyobb repülőtávolsága 9000 kilométer.



Dornier Do. 26. tengeri távolfelderítő gép.

A Do. 26. K. kiváló teljesítményeit elsőrangú alakkiképzésével éri el s ma a világ egyik legjobb nagyteljesítményű vizirepülőgépe.

(ne.)

NAGY BÉLA:

2000 LÓERŐ FELÉ

(1)

Ezzel a címmel Lamberto De Luca tollából a L'Ala d'Italia 1941. évi 11. számában igen érdekes összefoglaló értekezés jelent meg a repülőgépmotor jelenlegi fejlődési irányairól és úgy hiszem, hogy a közérdeket szolgáljuk, ha az értekezést kivonatosan, sőt néhol teljtartalmú fordításban olvasóink elé tárjuk.

Amikor néhány évvel ezelőtt az 1000 lóerős repülőgépmotorok megjelentek a megvalósulás színpadán, nagyon sok szakértőben vetődött fel az a gondolat, hogy már erősen megközelítettük azt a teljesítményhatárt, melyet egyetlen motorral még kifejthetünk. S ma, nem is olyan távol ettől az időponttól, már 2000 lóerős motorok emelik légbe az új repülőgépsárkányokat, sőt olyan hírek terjengenek, hogy úgy Európában, mint Amerikában repülőgépmotorok óriásai formálódnak ki a szerkesztők rajztábláin és ezeknek a teljesítménye hovatovább a 3000 lóerő körül jár.

A technika és különösen a repülőgéptechnika terén azonban nem szabad csodálkoznunk, ha a jövő fejlődése tekintetében a legjobban megindokolt elméleti következtetéseket is halomra döntik a való tények. Igy volt ez például az abszolút sebességi világcsúcs tekintetében, amelyről azt hitték, hogy csupán kimondottan erre a célra épített repülőgépek érhetik el s ma a repülő csapatnál lévő, sorozatgyártású vadászgépek is túlszárnyalják azt. (A szerző itt bizonyára az olasz Agello őrmester abszolút sebességi csúcsára gondol, melyet 1934-ben Descenzanóban, a Garda-tó partján ért el 710 km/óra sebességgel egy 3100 lóerős M—72 fajtájú vízigéppel és amelyet csak öt év mulva sikerült a németeknek túlszárnyalniok.)

A technikában ugyanis nagyon nehéz, sőt szinte lehetetlen abszolút értékű teljesítményhatárokat megjelölni, mert az egyes ágazatok fejlődése az egész fejlődésére kihat. Ezek az ágak a repülőgéptechnikában például felölelik a technológiát, a feldolgozóipart, a légerőtant, a motortechnikát, az üzemanyagokat, a kenőanyagokat és a tulajdonképpeni szerkesztői munkát.

Ennélfogva mielőtt értekezésünk tárgyánál, a repülőgépmotor mai fejlődési irányainál kikötnénk, vessünk néhány pillantást a multba annak leszögezése céljából, hogy milyen időpontokban jelentek meg a korra legjellemzőbb és legteljesítőképesebb sorozatmotorok. A 250 lóerős repülőgépmotor az 1920—25., az 500 lóerős az 1925—30., a 750 lóerős az 1930—35., az 1000 lóerős az 1935—38., az 1500 lóerős az 1938—40. években volt a repülőgéptechnika fémjelzője, sőt a 2000 lóerős példányok némelyike is már nyilt színen volt a mult évben. Ezek az adatok természetesen a repülőgépekbe épített sorozatmotorok legnagyobb teljesítményeinek középértékét jelentik s bár grafikonbafoglalásuk állandóan felfelé ívelő görbét mutat, a legnagyobb hibát követnénk el, ha a jövő fejlődési lehetőségeit csupán eme görbe bemutatásával igyekeznénk bizonyítani.

Ami a legteljesítőképesebb motorok megjelenési formáit és megoldásait illeti, megállapíthatjuk, hogy úgy a csillag-, mint a soros elrendezés, úgy a levegő-, mint a vízhűtés a tárgyalt évek alatt hatalmas fejlődési és tökéletesülési folyamaton ment át, de nem egyidőben és így időszakról időszakra hol az egyik, hol a másik megoldás felé hajlott a »pálma«. Nevezetesen az utolsó öt évben valóban úgy látszott, hogy a folyadékhűtéses motort — miként annakidején a forgómotort — a teljes letűnésre ítélték, minthogy — egyéb okok mellett — sebezhetőbbnek látszott a léghűtésesnél. Ez volt a csillagelrendezés »aranykor«-a és ez a tünet legelsősorban az öntőtechnika folyamatos előrehaladásának javára írható, mert lehetővé tette a hűtőbordák felületének növelését, illetve a bordák közti hézagok olymérvű csökkentését, hogy a nagyobb fordulatszám és a magasabb kezdeti nyomás ellenére, melyek pedig a teljesítmény növelésének elemi követelményei, a hengerfejek hűtése mégis megfelelőnek bizonyult. A Wright- és Pratt-Whitney-gyár érték el ezen a téren a legkiválóbb megoldásokat. A minél nagyobb felületű hűtőbordázat készítése szempontjából igen jó eredményeket mutattak fel a depresszió alatt végzett öntéssel (Delta I. F.) és a sajtolt tömbökből kiesztergályozott hengerfejekkel (Bristol—Alfa). Az utóbbi eljárással a hűtőbordák mélységét 55 mm-re tudták növelni, az egyes bordák közti távolságot pedig 4.5 mm-re csökkenthették, ami lényeges haladást jelentett az öntési módszerrel szemben. Az amerikai Wright, Pratt-Whitney és Lycoming cégen kívül Európában az Alfa-Romeo, Isotta-Fraschini, Fiat, Piaggio, Bramo, BMW, Armstrong, Bristol és Walter jeleskedtek, jóformán egymással párhuzamban a minél nagyobb teljesítményű csillagmotorok megtervezésében és gyártásában.

A minél nagyobb sebességre való törekvés azonban egyre kisebb »homlokellenállás«-t igényelt és alapjaiban megváltoztatta a repülőgépmotorral szemben támasztott főkövetelményt: *a minél kisebb lóerőegységsúly* (a motor tüzelő- és kenőanyagnélküli súlya osztva a motor legnagyobb lóerőteljesítményével) *helyett ugyanis ma már azt követelik elsősorban, hogy a motor homlokfelületének egységére minél nagyobb teljesítmény jusson* (a legnagyobb motorteljesítmény osztva a motor repülésirányba eső felületével). A csillagmotor hódolói természetesen nem adták fel a harcot eme új igények nyomására sem és számos — tudomány szempontjából igazán örvendetes — megoldással igyekeztek eddigi uralmi helyzetüket továbbra is megtartani. A homlokellenállás csökkentése céljából eljutottak az úgynevezett »négyzet«-hengerig (azaz a löket hossza egyenlő a henger átmérőjével, vagy annál még rövidebb is valamivel), a teljesítmény növelésére pedig többszörös csillagformát (K—14) szerkesztettek és egyidőben emelték a motor fordulatszámát, valamint a szívótérnyomást.

Mindezek ellenére nyilvánvaló, hogy a minél kisebb homlokellenállásra való törekvés következtében a folyadékhűtéses motorok bizonyos mérvben előnybe kerültek a léghűtéses csillagelrendezéssel szemben, különösen mióta — a sebesség döntő tényezőjét nem tévesztve szem elől — sikerült olyan csőhűtőket szerkeszteni, melyek csak kissé vagy egyáltalában nem rontják a repülőgép ellenállását. Emellett a folyadékhűtéses motorok teljesítményének növelésére még újabb lehetőségek is nyíltak a hűtési megoldások tökéletesítése által, úgymint a magas forrpontú folyadékkal, vagy nyomás alatt álló vízzel, vagy vízzel és gőzzel egyidőben való hűtés, nem is szólva arról, hogy a folyadékhűtés a repülési magasságok különböző követelményeivel szemben jóval tágabb megoldási határok között mozoghat, mint »nagy ellenfele«.

És a folyadékhűtéses motorra esküdő cégek újra teret nyertek s a folyadékhűtéses motorok fokozatosan elérték a csillagmotor keresettségét, sőt hovatovább túl is szárnyalták azt, olyannyira, hogy némelyik alkalmazási lehetőséget (pl. egymotoros vadászgép) jóformán teljesen a maguk részére foglalták le. Ebben a »repríz«-ben Európa terén a Fiat, Isotta-Fraschini, Junkers, Mercedes, Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Lorraine cégeket, Amerikában az Allison céget illeti a dicsőség.

Érdemes megjegyezni, hogy a csillagmotor »aranykor«-ában a folyadékhűtéses motorok gyártására elkülönült cégek közül nem egy vállalkozott csillagmotorok szerkesztésére, míg most — mint hírlik — a csillagmotor fellegvára, a Wright fogott hozzá egy nagyteljesítményű folyadékhűtéses motor előállításához.

De ha vissza is nyerte a folyadékhűtéses motor elvesztett alkalmazási területeinek egy részét, a csillagmotor — ismételjük — nem került háttérbe és mindketten egymással párhuzamosan haladnak a motorfejlődés diadalútján. Mindenesetre tény, hogy mindkét megoldási forma a repülőgépépítés meghatározott részén szinte egyeduralmat biztosított magának, mert míg pl. a bombázógépeknél szinte teljesen közömbös, hogy milyen elrendezésű motor emeli a légbe, addig a vadászgépeknél jóformán teljesen a sorosmotor az uralgó.

(Folytatása következik).





A tizenkétesztendős repülőgépszerkesztő »szaktanácskozása« a modelezésről Rotter Lajossal

A háború kellős közepén a legbékébb békebeli díszes hajlékhoz jutott végre a fiatal magyar zárttéri modelezés a Horthy Miklós Nemzeti Sportcsarnokban. Száz, meg száz fényi fiatalság szorong az emelvényüléseken és harsányan megtapsolják a legjobban repülő modeleket.

— Ne nyúljon senki a leszálló modelekhez! — harsogja a figyelmeztetést néhányszor a hangszóró — majd a tulajdonos értük megy. Tessék úgy hagyni őket ahogy leszálltak, mert a legfigyelmesebb mozdulattal is megsérthetik...

Sűrűn szól a figyelmeztetés, mert a modelek egyre gyakrabban húznak el a közönség feje fölött. Ott kerengenek játékos fensőbbséggel. Felfele vígak, lefelé szomorkásak. Ugy ülnek el valakinek az ölében, mintha elfáradtak volna. A néző nem tud szabadulni attól az érzéstől, hogy Tiszavirágot lát.

Kiáll a porondra Bendek György. Biztos a dolgában. Ugy ereszti el modeljét, hogy azután rá se néz. Elfordul, közben dolga van. Tudja, hogy »minden rendben«, a modelnek meg kell tennie kötelességét.

Ketten-hárman köröznek odafent a kanalazó szitakötők. Az egyik megunja a terem légterét. Földerítő repülésre indul, mint a frissen kelt káposztalepke, nekifordul az oszlopsornak. Felszisszen a nézősereg:

— Jaj, nekimegy!

Dehogy megy. Ugy röpködnek a modelek, mintha szemük, eszük volna. A kis kíváncsi besuttyan az oszlopok között. Egy darabig ögyeleg az emeleti ruhatár előtt. A közönség egy emberként néz utána, a fejek a mennyezetnek szegeződnek. Jaj, mi lesz vele?

A kíváncsi pirosszárnyú eleget látott, a sorra következő oszlop után újból rárepül a nagyteremre, amikor előbujik, felharsan a kiáltás:

— Éljen!

Még meg is tapsolják.

Benedek gépe kissé lusta, hamar elunja. 2 perc 58 másodperc.

De a sorrakövetkező nem adja öt percen alól. Megy, mint a jóvérű ügetőló, falja a métereket. s húz egyre följebb.

Fent, a vasbetonmennyezet nem egysíkú, szellőztető, vagy neonvilágítású pereme van. A Benedek-model egyenesen a perem felé tart. Ha oda beleszáll, tűzoltókat kell hozatni, másként nem szedik le.

Ennek a modelnek is »esze« van. Szemlátomást volna még benne erő feljebbtörni — ha nyitva lenne a tető, megszökne az első napsütéses vasárnapba, kiszabadulna a sportcsarnok-ketrecből — de beéri azzal, hogy merülés nélkül sétafikál a betonmennyezet alatt. Csak akkor hagyja abba, amikor »érzi«, hogy az öt percet kihúzta. Akár a vitorlázórepülő a teljesítményjelvényhez szükséges pont öt óra letelte után.

Dörög a taps, ahogy földet ér.

Megtapsolnak egy másik modelt, »akinek« az a szokása, hogy üzemanyagfogytán szépen siklórepülésbe fog és olyan hárompontleszállást vág ki, hogy műrepülősztár nem tenné jobban.

Kurtanadrágos, pöttömnyi diák áll ki a középre s ereszt egy modelt.

Eleinte rá se néznek. A nagyérdemű közönségnek az a véleménye, csak éppen nem mondja ki, hogy mit keres itt ez a tökmag? Biztosan olyan modelje van, hogy kavar majd egyet-kettőt a légcsavarja, azután dicstelenül elül majd a parkettes porondon.

Hát nem! Mint a magasvérű paripa, úgy vág neki a távnak. Megy felfele, mintha húznák. A kisöreg szerényen félreáll, csak szemmel követi a gépet.

Mintha áram vágna végig a nézőkön, úgy fordul meg a hangulat. Egy pillantás alatt ez a kisdiák lett a »sztár«. Biztonságos komolysággal, szerény magabizással emeli fel nem sokkal később leszállt gépét s feltűnés nélkül tűnne el, mint sikerült felelés után a jó diák, aki természetesnek tartja, hogy tudta az anyagot.

— A kisfiú — harsogja a hangszóró — a Mátyás király gimnázium másodikos növendéke, a Cavalloni Aerokör tagja: Bejczi József, 12 éves. Modelje 1 perc 40 másodpercig repült!

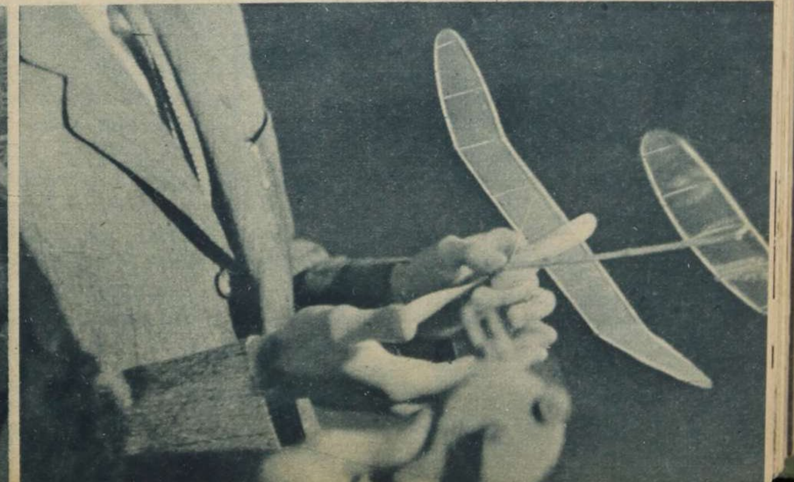
Az Operában nem dörög ilyen lelkes tapsvihar. A kis Bejczi egy kicsit elvörösödik, azután jólnevelten meghajlik a közönség felé és már megy is kifelé, szinte »nem akar zavarni«.

Rotter Lajossal nézzük együtt a zárttéri modelversenyt. Azt mondja Rotter:

— Szeretnék ezzel a fiúval beszélni, nagyszerű gyerek!

Idehívatjuk, leültetjük és meg-





kezdődik a beszélgetés. *Rádió közvetíthette volna*, ahogyan a *repülésről elbeszélgettek Rotter, a magyar vitorlázórepülés egyik megteremtője, az új repülőivadék mintaképe, meg a jólfésült, udvarias kis gimnazista, a legkisebb magyar repülő:*

— Gratulálok, pajtás, — kezdi *Rotter* — nagyszerű a modeled!

— Semmi az, a mi körünk sokkal jobbakkal szerepel. *Én csak a kezdők között vagyok.*

— Mennyi idő alatt építetted a modelt?

Még csak nem is gondolkodik:

— *Öt óra alatt*, beleszámítom már a filmöntést is.

— Mióta foglalkozol modelezéssel?

— *Csak az ősz óta*, amióta másodikos vagyok... *Már elsőben szerettem volna*, de elsős még nem modelezhet.

— És kitől kapsz pénzt a költségekre? Édesapádtól?

— Dehogy, *hazulról nem kell pénz hozzá*. Mindent ad a kör. Most még kevesebbe kerül majd...

— Miért?

— Mert a havi tagdíj 30 fillér. De aki három modelt épít, három használhatót, az már csak 20 fillér tagdíjat fizet. *Ez a harmadik gépem, én is csak 20 filléres tagdíjat fizetek.*

Mindezt olyan komolysággal mondja, mint a pénzügyminiszter beszámolóját. A havi tíz fillér megtakarítás 12 esztendős élete költségvetésének annyi, mint az állami költségeknél tízmillió pengő.

Ahogy eddig értek a beszélgetésben, egy kisgólyányi model emelkedik a levegőbe. Ugy repül, mintha rángógörcse volna. Minden légcsavarpördülésnél egyszer megrándul.

— Hát ennek mi a baja? — kérdi Rotter. — És tudnál-e segíteni rajta?

A tizenkét esztendős repülőszerkesztő a szakember komolyságával mondja:

— Hogyne tudnék!... *A légcsavarja nincsen kiegyensúlyozva...*

Egy másik model épp most kezdi magasságát elveszteni, szemre úgy látszik, mintha egy magasságban köröznc, de voltaképpen süllyed már.

— Ez olyan eset, — mondja Rotter — mint amikor gépben van az ember és a variométer nullán áll.

A finom magasságmérő pedig azt mutatja, hogy *a gép már süllyedt vagy tizenöt métert.*

Azután megkérdezi a pöttömnyi repülőszakértőtől:

— Van testvéred?

— Van. De az nem kisfiú.

— Mi az édesapád foglalkozása?

— Tisztviselő az Elektromos Műveknél.

— Itt van?

— *Nincs.*

Elköszönnek. *Bejczi* Jóska kezetráz *Rotterrel*. Egy pillantást vet a Rotter gomblyukában díszlő teljesítményjelvényre. Azután átbujik a korlát alatt és visszaszalad a helyére.

Boldogok a szülők, akiknek ilyen gyermekük van.

Raczkó Lajos



ADOMÁNYOK AZ ALAPRA

A »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága az Alap részére 1942 február havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.

Bács-Bodrog vm. 250.— P. Udvarhely vm. 1000.—, Pályi István Bp. 3.—, Nihsim József Bp. 15.—, Virághalmy Jenő 4.—, dr. Bencsik Imre ny. á. tanár 100.—, Szabó István 10.—, Hollender Ede cég 2.—, Sikeres István 10.—, özv. Bujdosó Sándorné 20.—, Róthschild Pál 50.—, Jóbarátok asztaltársaság 10.—, dr. Bujabó Lajos 10.—, Ercsi község elölj. 1000.—, Gyönk közs. elölj., Udvardi és Kölesdi községektől 142.—, Esztelnek közs. elölj. 50.—, Salus Lajos 1.—, M. kir. 14/I. zlj. gazd. hiv. Eger 21.20, M. kir. 15 dd. von. törzs 178.82, Magyar Nemzeti Bank budapesti főintézete 100.000.— Bánfy János 1.—, Vasvármegyei községek által befizetett adomány 195.—, Ford Motor Rt. Bp. 1000.—, Apor Leo cég 60.—, Pályi István 3.—, Tejfalubucsuháza 20.—, Csölösztő közs. elölj. 15.—, Nagypaka közs. elölj. 15.—, Zernesti menekült asszonyok 20.—, Nihsim József 15.—, Ságod közs. elölj. 60.— P.

A vitéz nagybányai Horthy István Központi Vitorlázó Repülőtelep folyó évi munkarendje

Márc. 15—ápr. 1. Sportrepülők repülései.

Ápr. 1—21. segédoktatói tanfolyam és a Keretek motoros oktatóinak vitorlázó kiképzése (Hhh).

Máj. 1—21. csörlőkezelői és kétüléses repülőgépvezetői tanfolyam (Gödöllőn és a Hhh.-en).

Máj. 24—jún. 6. Nemzeti Vitorlázó Repülő Verseny (Hhh).

Jún. 7—21. Keretek vitorlázó oktatóinak és s.-oktatóinak továbbképzése (Hhh—Gödöllő).

Júl. 1—21. segédoktatói tanfolyam (Hhh).

Aug. 1—21. segédoktatói tanfolyam (Hhh).

Szept. 1—21. segédoktatói tanfolyam (Hhh).

Okt. 1—21. csörlőkezelői és segédoktatói tanfolyam (Gödöllő).

Okt. 22—dec. 1. sportrepülők repülései.

Dec. 1—31. üzemszünet, repülőgépek felülvizsgálata, javítása.

A jelentkezéseket beadni és felvilágosításokat kérni a vitéz nagybányai Horthy István Központi Vitorlázó Telepnél kell. Címe: Budapest, Hármashatárhegy, Pilóta Otthon.

Budapest, 1942 március 4.

v. Helty:

Önfeláldozás



A Bocce di Cattaro felett leszállt az est homálya. A tengerbenyúló alacsony móló oldalait halk csobbanással ostromolták az Adria hullámai. Minden fény kihúnyt s a tengerészeti repülőállomásra ránehezedett az imént elhangzott riadó csendje. Vámos fregatthadnagy sietős léptekkel, de minden izgalom nélkül járta végig a figyelőállomásokat. A fényszórók legénysége készen áll arra, hogy minden pillanatban felvetíthesse 50.000 gyertyafényű sugarát a magasságok sejtelmeibe, — az elhárító ágyúk 45 fokos szögbe állított csöveikkel ugyanoda merednek, ahová a fényszórók irányultak. A Lohner hydroplánok legénysége kötélen tartja a csúsztatókat, hogy az elsötétített hangárból zavartalanul siklathassák a gépeket a tenger vizére, — mindenre ráült a készenlét és várakozás kellemes izgalma, csak Vámos hadnagy szíve nem dobban gyorsabban.

A hadnagy most a pilóták szállásához érkezik. Megáll az ajtóba s egy pillanatra elgondolkodva hallgatja a bentről kiszűrődő élénk vitát, aztán elmosolyodik.

— Ezek ugyanabban törik a fejüket, mint amit magam is szeretnék, — mormogja maga elé — ha rajtam állana fiúk, akár azonnal indulhatnánk. — Az utolsó szavakat már félhangosan mondja, a lassan kinyíló ajtón keresztül belép a szobába. Öten ugranak fel egyszerre az asztal mellől, de a hadnagy kedves közvetlenséggel inti le őket:

— Maradjanak öreg fiúk, üljenek csak le, ha megengedik, egy pillanatra én is idetelepszem. Csak egy pillanatra — mosolyog mentegetőzve, mert fülelni kell, hátha előbb neszeljük meg a taljánokat, mint a fülelőink.

Az asztalnál ülők helyet szorítanak. Pompás kiállítású, viharvert arcú, keménytekintetű, szépen kitüntetett pilóták figyelik hadnagyuk szavait. A legalacsonyabb, sűrű szemöldökű, fekete hajú mokány magyar tiszteletteljes hangon, de közvetlen mosollyal magyarázza:

— Arról beszéltünk, hadnagy úr, hogy már negyedik éjszaka riadózunk itt s nem merünk kimenni az éjszakába, mint a gyerekek, akiket az ördöggel ijesztgetnek. Amit a taliánok tudnak, azért mi se megyünk a szomszédba. Most ki kellene tolni a gépeket, fölszedni 50—50 kilót és elébe menni az olaszoknak. Hajnalban még ott lehetnénk Páduánál s egyszer kuksoljanak ők elsötétített szobában és keseregjenek, hogy egy rendes pipadohányra se lehet rágyujtani, ha csak kabát alá nem bujunk vele.

Vámos hadnagy Molnár János vállára tette a kezét.

— Nézze öreg fiú, ez nem rajtunk múlik, tudom, hogyha magukat úgy szívük szerint szabadságolnám, ott lógnának, mint Damokles kardja, Velence felett s a bombaraktárnok 24 óra alatt új anyagot igényelhetne, mert maguk még a motorokat is lehajigálnák buzgóságukban. De a támadás keresztülvitele nemcsak lelkesedést, hanem megfontolást is kíván és ezt már csak parancsnokságunkra kell hagynunk, akik minden bizonnyal átérzik a Banfield század pilótáinak nagy vágyakozását s adott alkalommal módot is nyujtanak, hogy szívük keserűségét kiönthessék.

Kopogtak az ajtón. A napos lépett be. A hűvös áprilisi éjszakában feltürt gallérjának peremén pára csillogott. Feszesen tisztelgett, aztán kabátujja hajtásából telefonparancs céduláját húzta elő. A fiúk kíváncsian hajoltak hadnagyuk fölé.

— No látja — csapott a vállára a kis Molnárnak, nem kell sohasem sopánkodni, odafenn is tudják, mi kell a magyar fiúknak... Holnap reggel hat órakor indulás századkötelékben bombatámadásra. Irány Ancona. — Szólt és felállt az asztaltól.

A kis Molnár szeme megvillant. Kipirult arccal nézett társaira: — Ebben benne vagyunk... S holnap este megint fülünkre húzhatjuk a takarót.

*

Az opálos hajnali pára alatt halkan csobogott a tenger. A nagy hangár ásító torkából gyors egymásutánban eresztkednek alá a hatalmas repülőcsónakok. Kecsesen nyujtott törzsük végén, mint a bálna uszonya, mered az égnek a piros-fehér-piros hadijeleket viselő oldalkormány s az erős V alakban hátrafelé húzódó, finoman ívelt felületek olyanná teszik, mintha lecsapni készülő héjják ágaskodnának a víz felett. Egymás után gördülnek le a betonon az alacsonykerekű kis kocsik, egy pillanatra elmerülnek a csobogó habokban, míg a tenger vize le nem emeli hátukról a csónaktestű gépmadarakat. Már minden előkészület megtörtént a támadásra. Ott csüngenek szép sorjában a 10 kg-os Skoda-bombák s a pilóta mögött megnyugtatóan mered csövével égnek a tartalékdobokkal ellátott géppuska.

A móló szélén a parancsnok magaköré gyüjti pilótáit s mégegyszer kiadja az utasításokat. Aztán a fekete bőrruhások kis csapata széjjelrebben s ladikba szállva viteti magát ki-ki a gépéhez. Két század hat-hat gépe fejlődik fel ék alakzatban az öböl vizében. Mire beugrik az utolsó gép motorja is, a móló végéről fehér rakéta röppen az égnek: — Indulás!

A motorok teljes gázzal dolgoznak s az egyenletes térközben ringó vízigépek egyre növekvő sebességgel fúrják a vizet. A gépek orra előbb magasra mered, a fehér habok tajtékozva porzanak el a légcsavar szélében, aztán előrebillennek a felemelt orrok, s a csónakok már az élgerincen siklanak a vízen... Suhanásuk fokozatosan könnyebbedik s most a vezérgép nyomán csaknem egyszerre válnak mind el a víztől.

Lassú emelkedésben közelítik meg a Bocce öbölzáró zátonyait. Egy hatalmas forduló után 150 méter magasságban vesznek irányt az Adriának. A vezérgép hajózik s a raj figyelmesen úszik utána. Egy órán keresztül csak az ég és a víz összefutó vonala ad látóhatárt nemsokára azután halvány csíkban feltűnnek az olasz part körvonalai. A gépek most rajvonalba fejlődnek és kétszer hatos tagozódásban tartanak pontosan Ancona fölé.

Az első raj 1400 méter magasságban érte el a kikötőt. Még a tenger csobog alattuk, már megszólalnak az elhárító ütegek s levegőt csakhamar sűrű fehér füstbárányok szórják teli. Nincs idő magasságváltoztatásra, vagy kerülgetésre, — mire a gépek elérik a partokat, az olaszok már belőtték magukat. Ott villanak fel a robbanó gránátok a feketekeresztes gépek között és szórják a srapnellek töltelék ólomgolyóikat. Már csak pillanatok választják el a csoportot a céltól, — a megfigyelő a célzókészülékeken keresztül lesi a bombák kioldásának pillanatát, mikor váratlanul pontosan a jobb szélen haladó gép alatt robban el egy gránát. A Lohner-gép megágaskodik s bár pilótája tartani tudja egyensúlyát, meredek siklásban kényszerül a tengerre leszállni,

alig 400 méterre a partoktól, hol géppuskák tömege és elhárító ágyúk sokasága indít feléje azonnal tüzet.

Molnár egy másodperccel előbb éppen átfigyelt szomszédjára és így a találatot közvetlen közelből figyelhette meg. Abban a pillanatban, hogy Dursky gépe egy csúszóforduló után meredek siklásba kezdett, tudta hányadán van. A kemény magyar koponyához kemény szív illik s a bajtársiasság nemcsak a pilótaszobában, de a tettek pillanatában is kötelez. Ezt érzi át Molnár János főrepülőmester áldozatos szíve is. Lekapja a gázt és habozás nélkül követi nyomon Dursky gépét. Ahogy befejezi fordulóját, úgy érzi, hogy egy idegen gép suhan melléje; odakap tekintetével: — egy olasz Morane vadász. Csak fejével biccent megfigyelőjének, aki jó helyzetből rövid, de hatásos sorozatot lő ki a Morane felé, amely a nem várt ellenhatásra kénytelen gépét felrántani és lövései Molnár feje felett suhannak át a légen. A megfigyelő első gondolata megszabadulni a fölös tehertől s egyetlen rántással szabaddá teszi a most már használhatatlan bombaterhét. Dursky gépe rohamosan adja le magasságát. Molnár még látja, mint fut össze a gép árnyéka a víz felszínével, a következő percben maga is odaülteti gépét Dursky Lohnerje mellé. A szorongatott helyzetben nem minden izgalom nélkül játsza egyre közelebb gépét s már messziről integet, hogy készüljenek az áttelepülésre. Dursky felismeri a helyzetet és a motor felé mutatva int, hogy a gépet meg kell semmisíteni. Még néhány gázfröccs és a két repülőcsónak ott ring egymás mellett az Adria vízén, alig fél kilométernyire a parttól, ellenséges ütegek kereszttüzében. A Morane 100 méter magasságban köröz a Lohnerek felett s időnkint sorozatokat lő a tehetetlenül nyugvó gépekre. Ugyanakkor megszólalnak a parti ütegek is — ágyúk és géppuskák okádják tüzüket a tenger foglyai felé.

Molnár agyán átvillan a helyzet komolysága. Tudja, hog itt pillanatokon múlik minden, s késedelemmel csak veszteni lehet. Kiáltásait elnyomja saját motorának dübörgése, de nem állíthatja le a Hierot, mert a beindítás netáni sikertelensége végüket jelentheti. Dursky és megfigyelője lázas igyekezettel mentik ki a gépből jelentéseiket, térképeket és jegyzeteiket. A tenger felületét egyre sűrűbben paskolják a becsapodó lövedékek s Molnár gépének szárnyait is géppuskatalálatok érik.

— Hagyják a gépet, hagyják, majd én felgyujtom — ordítja magán kívül, de Dursky zászlós maga akarja megsemmisíteni gépét, nehogy az ellenség kezére kerüljön. A hullámok minduntalan elhajtják egymástól a gépeket s a távolság túl nagy ahhoz, hogy a megmentendők a vízen át úszva érjék el Molnár gépét. A kis magyar kénytelen motorral közelebb húzatni magát, mikor azonban csavarát leállítja, egy ellenkező oldalról érkezett hullám a gépet váratlanul Durskyéhoz sodorja. Egy másodperccel később a két szárny a csűrőkormányok füleinél fogva összeszakadva, tehetetlenül rángatódzik a habokon.

A rettenetes helyzetben az idegek pattanásig feszülten vívják harcukat az életükért. Molnár szívét a válságos pillanatban egyszerre hallatlan nyugalom szállja meg. Tudja, hogy rajta áll most, hogy megmenekedjenek, vagy önfeláldozása hiábavalóságával osztozni fog társainak sorsában. Egyetlen lendülettel fent van a szárnyon s hason csúszva sikerült kijutnia a szárny végére. A parti ütegek változatlan hevességgel tüzelnek, golyók süvítenek, gránátok robbannak s a Morane szüntelenül lövi az összeakadt gépeket.

Érthetetlen szeszélye a sorsnak és a véletlen csodája, hogy ebben a pokoli tűzben a gépek már eddig is meg nem semmisültek. De mintha minden összejátszott volna ellenük, alig 100 méterre tőlük egy olasz tengeralattjáró merül fel a vízből s a mellvédjén felvillanó torkolattűz mutatja, hogy a megsemmisítés pokoli színjátékába ő is beavatkozott. Molnár fogcsikorgatva és verejtékezve erőködik, hogy félkézzel eltaszítsa egymástól a habokon hánykodó géppmadarakat, míg örökkévalóságnak látszó percek után végre elválnak a szárnyak. Éppen annyi ideje van, hogy visszakússzon ülésébe, a következő pillanatban fellángol Dursky gépe s a zászlós megfigyelőjével beleveti magát a vízbe.

Molnár az idegfeszítő pillanatok feszültségében úgy dolgozik, mint egy antik görög hős. Egymaga forgatja meg a csavart s az ülésbe visszabújva, végre sikerült motorát beindítani. De utolsó pillanatban is, mert a partról két torpedóromboló és egy őrhajó futott ki s mostmár alig 100 méterre mögöttük szeli rohamvást növekvő alakjuk a tenger hullámait. Az elöl járó őrhajó legénysége a horgos rudakat nyujtja már előre, hogy megcsáklyázza a gépeket... Molnár teljes gázt ad s a felbődülő motor nehézkesen hajtani kezdi a négyszeméllyel erősen megterhelt repülőcsónakot.

Hiú remény! A túlterhelt gép sehogy sem akar felszínre jönni. A tenger nyugtalan, erős hullámverés akadályozza a gép felvételét. Molnár mindent megpróbál, — erős lengetéssel igyekszik kitépni a csónakot a víz szorongató öleléséből... most egy hatalmas hullám közeleg... egy éles, bántó reccsenés s a csónaktörzs beszakadva zuhan vissza a hullámokba. A víz elönti az ülést s az agyonkínzott madár tehetetlenül süllyed a legmélyebb hullámvölgybe.

Elvesztek! A víz pillanatok alatt kitölti a csónaktestet, Molnár már derékig ül a vízben s a Lohner merülni kezd. Fentről szakadatlanul kopog a géppuska, a megmentettek egyike megsebesül s a néhány percig elmaradt üldözők gyorsan közelednek.

A négy halálraszánt repülő megkínzott arca egymásra mered... pillantásuk némaságában is elárulja megrendülésüket... Pilótasors!...

De íme, — a géppuskatűz hirtelen elmaradt. — Mi történt?

Hurrá — jönnek a mieink!

Két feketekeresztes Lohner-gép, mint a vércse csap le az olasz vadászra, mely hanyatthomlok menekül. A következő percben megvillannak fehér szárnyaik a hullámok felett s odasietnek Molnárék mellé.

Gyorsan át, mielőtt az üldözők beérnek!

De Molnár nem hagyja a neki oly drága gépet ellenség kezére. Nemcsak fogadalma, de szíve és becsületérzése is tiltja. Mielőtt azonban a megsemmisítéshez fogna, előbb társai megmentésére gondol. Bár halálos fáradtság szállja meg a hosszas megerőltetéstől, kúszvaúszva átsegíti Dursky zászlóst és a két megfigyelőt Vámos fregatthadnagy gépére. A sebesült megfigyelőt vállán támogatja át s addig tartja a víz felszínén, míg a csónakba nem húzzák. Most vissza, saját gépére. Letépi a benzinvezetéket s megnyitja a csapokat. Vastag sugárban ömlik a benzin a törzsön és szárnyakon széjjel, — már csak a szikra kell. Utolsó erejével veti magát mégegyszer a vízbe s úszik Stenta zászlós gépéhez, mialatt a megmentők géppuskái távoltartani igyekeznek a közelgőket.

Végre fenn van a Lohner szárnyán. Zihálva lélegzik, egész testében remeg az emberfeletti megerőltetéstől, de még maga fejezi be művét. Első lövése pontosan derékban találja elárvult gépét, — egy villanás és a világító rakéta bengáli tüzétől magasra szökik az égő benzin lángja.

Stenta is teljes gázt ad, — most el innen, mert már méterekre paskolja megint a tengert az őrhajó géppuskáinek tüze. Még ki sem emelkedtek a hullámokból, magasra freccsen a víz s nyomában gőzfelhő kavarog a hullámok felett... a torpedórombolók nyitottak tüzet.

Közel egy kilométeren keresztül túrják a gépek a vizet, időnként úgy látszik, mintha sikerülne megragadniok a levegőben, de Vámos gépe mindig újból visszasüllyed. Stenta nem hagyja el társát, míg nagyobb sebességével megelőzi Vámosékat, időnként oldalt fordul, hogy szabad kilövést biztosítson a megfigyelőnek.

Szörnyű ez a küszködés. A romboló nem marad el, sőt lassan megint közelít. Düh és elkeseredés viharzik a menekülők lelkén át, most, mikor ezerszer kiérdemelték a szabadulást, utolsó lépésüknél kelljen elpusztulni, vagy fogságba jutniok. A part ugyan már messze távolodott, de vigasztalan sivársággal hullámzik előttük a tenger, végtelennek tűnő, elérhetetlen távlatokban.

A bátrakat a szerencse segíti! A legválságosabb pillanatban, mikor már úgy látszott, hiábavaló volt önfeláldozó hősiességük, a sors megszánta őket. Váratlanul búvárhajók tornyai emelkednek ki a tengerből... egy-kettő... három... öt... s árbócukra felfut a piros-fehér-piros hadilobogó. Az úgy támogatására kiküldött osztrák-magyar naszádok teljes raja pillanatok alatt megszólaltatja ágyúit s a rombolók sietve húzódnak vissza, kiengedve karmaikból a könnyű zsákmányt.

A lassan felfelé ívelő nap sugarai megmegcsillannak a hárompróbás Lohnerek szárnyain. Nyolc megelégedett ember magabízó tekintete kutatja a távolbavesző láthatárt, ahonnan a szabadulás int a bátrak felé!

Mert a Mindenható szereti a repülőket!...



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Az amerikai hadsereg vezetésében március elején a következő változások történtek: *Arnold* tábornok átvette a légierők, *Menier* tábornok a szárazföldi hadsereg és *Sommerwell* tábornok az utánpótlás vezetését. — Az új vezetők kinevezése egyrészt a hadsereg vezetésének átszervezését, másrészt a megfiatalítását jelenti.

*

Változás az angol légierők alkalmazásában. Az angol hírszolgálat jelentése szerint *Cripps* az alsóházban kijelentette, hogy a jövőben az angol légi hadviselést megváltoztatják. A légierők eddigi alkalmazási módját még akkor határozták el, amikor Anglia egyedül állott. Most azonban a Szovjetunió és Amerika is Nagybritannia mellett áll, tehát az eddig követett módszereket felül lehet vizsgálni.

*

Eső után köpönyeg? Ausztrália kormánya februárban három hét alatt egymillió font sterlinget adott ki légvédelmi célokra, főleg repülőterek berendezésére.

*

Légügyi minisztérium Peruban. Január 1-én életbe lépett Peruban a légügyi minisztérium felállítására vonatkozó törvény.

*

Zuhanó bombázók alkalmazása éjszaka. Svédországban február végén téli hadgyakorlatokat tartottak. A gyakorlatok egyik érdekes eseménye volt a zuhanó bombázók éjjeli alkalmazása az előrenyomuló ellenség megsemmisítésére. A gyakorlatban szereplő ellenséges állások ellen az éj folyamán három és félórán át tartott a zuhanó bombázók támadása. A Svenska Dagbladet szerint a svéd repülők az éjjeli repülésben beható kiképzést nyernek. Különösen kiemeli a lap az éjjeli zuhanó bombatámadás nagy erkölcsi hatását.

*

A svéd haditengerészet parancsnoka, Tamm tengernagy egyik nyilatkozatában rámutatott a haditengerészet és a légierők együttműködésének fontosságára. A haditengerészetnek a légi támadások ellen éppúgy szüksége van vadászrepülő erőkre, mint a búvárhajók ellen rombolókra. Követelte egy új vadászrepülőezred felállítását, amely szám szerint a *negyedik* vadászrepülőezred volna azzal a különleges rendeltetéssel, hogy a haditengerészettel együtt működjék.

*

A spanyolországi Getaféban Franco államfő jelenlétében nagy repülő ünnepség zajlott le, ahol a leoni repülőiskola 78 növendékének adták ki a pilótaigazolványt. Egyidejűleg a spanyol légierők érdemes tagjai is ekkor vették át az államfőtől kitüntetéseiket.

Az ünnepségekkel kapcsolatban felelevenítették a spanyol légierők szerepét a polgárháborúban, amikor eredményesen oltalmazták a spanyol csapatok átszállítását Marokkóból Spanyolországba. A teljesítmény értékét emeli az a körülmény, hogy a légierők hiányos felszerelése folytán csekély erejű egységekkel kellett feladataikat végrehajtani.

KATONAI HIREK

Kitüntetett magyar repülő tisztek. A Kormányzó Úr Ő Főméltósága *Bernard Mátyás* ny. á. alezredesnek, a magyar ifjúság repülő kiképzése és a magyar repülősport fejlesztése terén kifejtett kiválóan eredményes és hasznos teljesítményeiért a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét adományozta és elrendelte, hogy *Kara Jenő* ny. á. alezredesnek a magyar ifjúság repülő kiképzése és a magyar repülősport fejlesztése terén elért kiváló és eredményes teljesítményeiért dicsérő elismerése tudtul adassék.

Ezenkívül a Magyar Érdemrend Tisztikeresztjét adományozta a Kormányzó Úr Ő Főméltósága *Szirmay Aladár* vezérkari ezredesnek és elrendelte, hogy dicsérő elismerése tudtul adassék *vitéz Torontály Imre* alezredesnek, *vitéz Kovásznay-Szász Mihály* hm. tk. századosnak és *Csegezy József* századosnak.

Bocsor Elemér és Szotyory-Nagy Zoltán a honvédelmi minisztertől okirati dicsérő elismerésben részesült.

A Kormányzó Úr Ő Főméltósága megengedte, hogy *Martini Albert* százados a II. o. Német Vaskeresztet elfogadhassa és viselhesse.

*

A Magyar Ezüst Érdemkereszttel tüntette ki a Kormányzó Úr Ő Főméltósága *vitéz Hefty Frigyes* főtörzsőrmestert, a »Magyar Szárnyak« munkatársát, *Vidra János, Bükki Bálint, Pozbay Árpád, Mészáros Ferenc* alhadnagyokat, továbbá *Anderle Károly, Troján Gyula, Molnár János, Katics János és vitéz Hadverő János* törzsőrmestereket.

*

Kinevezés. A Kormányzó Úr Ő Főméltósága *Syrek János* t. hadnagyot a tényleges állományban a repülő szakmában mérnök-főhadnaggyá nevezte ki.

*

Kesselring vezértábornagy, az egyik német repülőhadsereg parancsnoka a Vaskereszt Lovagkeresztjéhez megkapta a tölgyfalombot. Ő a német haderő 78-ik tagja, aki ebben a magas kitüntetésben részesült.

Jeschonnek repülőtábornok, a német légierők vezérkarának főnöke érdemei elismeréséül vezérezredessé lépett elő. Ugyancsak vezérezredes lett *báró Richthofen* repülőtábornok is, aki közeli rokona *báró Richthofen Manfrédnak*, az első világháborúban 80 légi győzelmet aratott kiváló német pilótának.

*

Müncheberg százados, egy német vadászrepülőosztály parancsnoka, megkapta az olasz Arany Érmet. Ő az első német tiszt, aki ebben a ritka olasz kitüntetésben részesült.

*

A magyar légvédelmi tüzérség a Szovjetunióban március 6-án lelőtt egy ellenséges repülőgépet, amely — német hivatalos jelentés szerint — a magyar csapatok állásait akarta megtámadni.

*

Jáva mellett február 27-én megsérült egy ellenséges repülőgépszállító hajó. A japán vízi repülőgépek 6 találatot értek el és 30 ellenséges repülőgépet semmisítettek meg rajta.

*

Rooseveltnél március elején haditanács volt, ahol a csendes-óceáni kudarcok okát a légierők és a légvédelem elégtelenségében látták.

*

Már Ausztrália is... Cameron, Ausztrália repülő iparügyi minisztere egyik nyilatkozatában kifejezésre juttatta aggodalmát amiatt, hogy Ausztrália részére a megígért segítség éppúgy nem érkezett meg, mint a veszélyeztetett többi államokba. Külön küldött megy az Egyesült Államokba a repülőgépszállítmányokat megsürgetni.

*

Az amerikai pilóták spanyolul tanulnak. Az Egyesült Államok légierőinél a pilóták és megfigyelők számára spanyol nyelvtanfolyamokat tartanak. A földi hadsereg légierőinél 15.000, a haditengerészet légierőinél pedig 5000 repülő vesz részt a kötelező spanyol nyelvtanfolyamokon.

*

A Párizs külvárosait ért kíméletlen angol légitámadások színhelyén Franciaországnak több régi repülőgép- és motorgyára működött. Billancourtban van a Farman-gyár, amelyet *Henry Farman* még 1908-ban alapított. Ugyanitt van az újabb Wibault repülőgépsárkánygyár, valamint a Renault- és a Salmson-motorgyárak, amelyek repülőgépek számára is gyártottak motorokat.

Az eredetileg repülőmotorok gyártására berendezett Salmson-gyárról azt írja az 1931-es *Aviation Year Book,* hogy 1918-ban *havonta* 200 teljes re-

pülőgépet, 650 motort és 1600 mágnest szállított a francia légierőknek.

Issy-les-Moulineauxban, amelyet március 4-én szintén bombatámadás ért, a Caudron-repülőgépgyár telepei vannak és ugyanitt működik a francia légierők kisérleti intézete is.

Az angol repülők bizonyára jól ismerhették ezeket a helyeket és berendezéseiket, amelyek nem régen még a brit légierőknek is rendelkezésére állottak.

*

Kiel hadikikötőjét március elején gyors egymásutánban háromszor érte brit légi támadás. Az angol bombázók bizonyára a *»Scharnhorst«* és *»Gneisenau«* csatahajókat keresik, hogy helyre hozzák a Csatornán történt zavartalan áthajózásukkor szenvedett csorbát.

*

A japán légierők a keletázsiai és a csendes-óceáni hadműveletek folyamán március 8-ig 1537 ellenséges repülőgépet semmisítettek meg, illetve ejtettek foglyul.

Rangoon bevételéig három hónap alatt 66 légi támadást intéztek Burma fővárosa és környéke ellen s eközben 369 ellenséges repülőgépet semmisítettek meg és 17 hajót süllyesztettek el.

*

Szingapur és Japán között megindult a légiforgalom.

*

A szovjet légierők február havi repülőgépvesztesége 892 repülőgép. Német részről a keleti arcvonalon 78 gép veszett el februárban. A szövetségesek február hónapban a Németország ellent harc folyamán összesen 1106 repülőgépet vesztettek.

REPÜLŐSPORT

Drágítják az amerikai sportrepülőgépeket. Az Egyesült Államok kormánya engedélyt adott arra, hogy a sportrepülőgépek árát 20%-al felemeljék. Az áremelés a vitorlázórepülőgépekre nem vonatkozik.

*

Piccard és *Cosyns* a »Cabo de Hormos« spanyol gőzösön Rio de Janeiróba érkezett és útban van Argentina felé, hogy felkeresse *Oliviero* olasz stratoszférarepülőt, aki már régebben tervezi felszállását a felső légrétegekbe. *Piccard* és *Cosyns* jelen akar lenni a legújabb stratoszférarepülésnél.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Parseval Ágost ny. őrnagy, a léghajózás ismert nevű úttörője Berlinben 81 éves korában meghalt. Léghajókat és léggömböket szerkesztett a század elején, amelyek közül annak idején az osztrák-magyar hadvezetőség is vásárolt. Első kormányozható léghajóját 1906-ban építette meg, amellyel 1906-ban 12, a következő évben pedig 18 felszállást végzett. 1910-ben Münchenben megalakult a »Parseval-Luftfahrzeug Gesellschaft«, amely 1911-ig 22 léghajót épített.

Léghajóinak jellemzője — Zeppelin merev rendszerével szemben — a puha test volt, amelyet a belsejében elöl és hátul elhelyezett két levegővel töltött ballonett merevített ki. Ezeket a ballonetteket külön-külön is meg lehetett tölteni levegővel, miáltal a léghajó helyzetét a levegőben változtatni tudták.

A monarchia az első léghajót 1910-ben vásárolta a Parseval-társaságtól, amely Fischamend és Budapest között tette meg első útját 1910 október 23-án. Vezetői *báró Berlepsch Ferenc* és *Mansbarth Ferenc* főhadnagyok voltak; utasai pedig *Kutschera Richárd* vezérkari ezredes és *Reindl Rezső* tizedes, motorszerelő. A léghajó az erős ellenszélben csak Győrig tudott eljutni aznap, ott megkerülte a városháza tornyát, majd leszállott. Egy század katona segédkezett a földhözrögzítésénél. Csak másnap repült tovább Budapestre, ahová szerencsésen megérkezett. A rákosi gyakorlótéren ereszkedett földre, majd harmadnap visszatért Fischamendre. Öt óra alatt érte el Ausztriát.

Parseval kötött léggömbjei tíz évvel korábban elkészültek, mint a léghajói. A *Parseval—Siegesfeld* léggömbök már 1896-ban ismeretesek voltak. Hengeres testüket harántfal osztotta két részre: az első, nagyobb teret gáz, a hátsót pedig levegő töltötte ki. Az utóbbi volt a kormányballonet. A léggömb egyensúlyát ezen kívül a légzsákot körülfogó kormánytömlő, a sárkányfark módjára aláfüggő szélfogók és a gömb két oldalán található vízszintes vitorlafelületek biztosították.

Ezek a léggömbök az első világháború alatt főleg a tüzérségi felderítésben és a figyelő szolgálatban jelentékeny szerepet játszottak mindaddig, amíg a repülőgépek el nem söpörték őket.

Parseval őrnagy szerkesztette az első *állítható* légcsavart is, amelynek a mai repülőtechnikában nélkülözhetetlen szerepe van.

*

Az olasz nemzeti kutató bizottság új elnöke. A Consiglio Nazionale delle Ricerche elnöki tisztét *Badoglio* tábornagy lemondása folytán *Vallauri* professzorral töltötték be, aki egyúttal az olasz természettudományi akadémia alelnöke is. A kutató bizottság feladatai a repülőtechnikai kutatásokat is felölelik. A nápolyi motorkisérleti intézet szintén alá van rendelve a fenti kutató bizottságnak.

*

Repülőipar Törökországban. Etimesutban berendeztek egy gyárat kétülés iskolarepülőgépek előállítására. A repülőgépgyártás Angliából vásárolt jog alapján történik. Az isztambuli műegyetemen felállították a repülőtechnikai tanszéket.

*

»Szárnyrepülőgép«. Az amerikai Northrop-repülőgépgyárban tervezett »szárnyrepülőgép«-ről (Nurflügelflugzeug) közöl adatokat egy angol szaklap nyomán a »Luftwissen«. Eszerint a Northrop-gyárban elkészített model fesztávа 11.6 m és 120 lóerős léghűtéses motor hajtja. A model előtanulmányt képez egy kétszer ekkora méretű légiforgalmi repülőgéphez, amennyiben a kisérletek eredményre vezetnek.

Az új szerkezet létrehozásában *Northrop* főmérnökön kívül tevékeny része van a budapesti származású *dr. Kármán Tódor* professzornak is, aki azonkívül, hogy a kaliforniai egyetem repülőtechnikai tanszékét vezeti, újabban egyúttal a Northrop-gyár tanácsadó-mérnöke is.

*

Repülőipar Argentinában. Hasonló folyamat indult meg a háborúban közvetlenül részt nem vevő államokban most is, mint az első világháborúban történt. Olyan iparágak kifejlesztésére is sor került, amelyek fenntartása egyébként nem volna gazdaságos. Ezek közé tartozik a repülőipar is. Ezt a folyamatot az a kényszerhelyzet idézi elő, hogy a hadat viselő ipari államok e kis államok szükségleteit nem tudják kielégíteni.

Ez történik most Argentinában is, ahol önálló repülőipar megteremtésének gondolatával foglalkoznak. Mindenekelőtt iskola vagy gyakorló repülőgépek előállítását tervezik. Ami a motorgyártást illeti, külföldi jogok megvásárlására törekszenek.

*

Léghűtéses vagy folyadékhűtéses motor? John G. *Lee* a »Journal of the Aeronautical Society« c. folyóiratban felveti azt a kérdést, hogy melyik repülőmotor van előnyben a másikkal szemben: a léghűtéses vagy a folyadékhűtéses. Azonos méretű és súlyú motorok légellenállását, súlyát, hűtését, teljesítményét és üzemanyagfogyasztását párhuzamba állítva arra a következtetésre jut, hogy vadászok, bombázók és szállítórepülőgépek részére a léghűtéses motorok a folyadékhűtésesekkel szemben előnyben vannak.

*

Llewellyn J. J. ezredes, az angol repülőgépgyártási ügyek új minisztere — a Német T. I. szerint — felszólította a repülőipar munkásait a gyártás meggyorsítására.

— A Nagybritanniáért folyó második csata — mondotta — minden pillanatban kitörhet az elsőnél jóval nagyobb arányokban.

— Szovjet szövetségeseinknek — folytatta a miniszter — meg kell kapniok minden egyes repülőgépet, amelyet rendelkezésükre bocsáthatnak. India, Ausztrália, Uj-Zéland és Hátsó India *az őket fenyegető új veszedelem óráiban a ti gyáraitok repülőgépei után kiáltanak.*

*

Spanyolországban új aluminium-olvasztót akarnak felállítani a már eddig is működő olvasztón kívül. Az új iparmű felállítását Andalúziába tervezik. Évi termelőképessége: 8000 tonna aluminium. Minthogy Spanyolországban nincs kiaknázható bauxit-előfordulás, franciaországi és dalmáciai bauxitot akarnak feldolgozni. Azonban tovább folyik a kutatás hazai nyersanyag után is. Spanyolország aluminiumszükséglete eddig csekély volt. Ha az új iparművet létrehozzák, kivitelre is fognak dolgozni, ha ugyan a spanyol repülőgépipar fel nem veszi a többtermelést.

*

Bréguet francia repülőgépszerkesztő és gyáros közreműködésével Párizsban új repülő iparvállalat létesült. Neve: Société Générale de Mécanique et d'Aviation. Alaptőkéje: 15 millió frank.

*

A milánói Isotta-Fraschini repülőgép- és gépkocsi-motorgyár alaptőkéjét 120 millió líráról 150 millióra emelte fel.

TÁMADÁS A REPÜLŐGÉPEN



(2)

— Fején találtad a szöget, Jim... Nosza hát, Pat, indulj az utasfülkébe. Mondd meg a lánynak, hogy hozzon ide nekem egy csésze kávét. Az utasok nem tudják, hogy nekünk, a repülőgép személyzetének, nem szabad a bárt igénybevennünk! Mialatt a lány itt tartózkodik, te bennmaradsz az utasfülkében és minden érzékszervedet tágranyitva, figyelsz, anélkül azonban, hogy saját magadra felhívnád a gengszter gyanúját...

— Igen ám... de Spoot vérengző vadállat és bizonyára nem cél nélkül hajózik velünk! Mi lesz, ha tüzelni kezd?

— Lefegyverzed őt és mindaddig erősen fogva tartod, amíg én segítségedre nem sietek!...

O' Neil nem nagy meggyőződéssel, de mégis csak engedelmeskedett.

Az ablakocskán át Carr kémlelően tekintett utána. Az oroszlánszívűnek éppenséggel nem mondható rádiótávirász végig evickélt az ülések közti szűk átjárón, a fülke mélyére ment és megállt a pincérnő mellett. Az utóbbi nemsokára tálcát vett elő, ráhelyezett egy csésze kávét és átpréselte magát a vezetőfülkéig. Carr habozás nélkül beengedte és utána bezárta a választóajtócskát. A nő megállt és tekintete bámulattal fűszerezve vándorolt a sok tisztaságban tündöklő műszertől a tágas ablakokig. Törékeny, karcsú lánynak látszott, fehér arcbőrrel és gyöngéd vonásokkal, amelyekből ártatlanul ragyogtak elő az azurkék szemek.

Stevens megfordult és rámosolygott. Ő viszonozta a mosolyt, majd halk hangon megszólalt:

— Itt a kávé.

— Ne csodálkozzék, kicsike, ha kávét kértem, — kezdte el atyai hangon Carr — de néhány dologra választ kell adnia. Milyen különös tényeket észlelt az utasoknál?

— Hogy... hogy?

— Önnek is tudnia kell mindent. Szintén egyik egyedét képviseli a gép személyzetének, segítenie kell nekünk. Na, ne ijedjen meg nagyon! Az utasok közt egy igen veszélyes egyén rejtőzik...

A leány szemeiben a rémület lángja gyúlt ki.

— Úgy-e, mondtam, hogy ne ijedjen meg nagyon! Mi hárman vagyunk itt... nem kell félnie semmitől! Idejében értesítettek bennünket s most az egyszer nem fog elillanni ez a söpredék. Nem tudjuk azonban a kilétét. Nem jön számításba elsősorban a bankár... az ott, aki az első ülésen, jobbra, terpeszkedik és a főhadnagy. S magától értetődik, a két hölgy. A fennmaradó többi közt nem vett-e észre olyasmit, ami útbaigazítana bennünket? Jobban mondva, nem figyelte-e meg, hogy valamelyik utas aggódónak, vagy izgatottnak... vagy hogy is nevezzem, idegesnek látszik?

— Ó, igen, egészen biztos vagyok! Az egyik... egyenesen megborzongat, amint a szeme járását nézem! Olyannak látszik, aki az egyik pillanatról a másikra, ki tudja, mit nem képes véghezvinni...

— A kínai?

— Ah, dehogy... arról beszélek, aki az utolsó széken ül... balra, mert a jobboldali ülés üres.

— A nyolcas szám. Igen, most, akit gondolok, nem tesz egyebet, mint az egyes számot, ezt a kövérkés urat bámulja!

Carr végigfutott az utasok névjegyzékén:

— ... a nyolcadik hely Paoló Danesi névvel volt betöltve.

— Egyebet nem tud?

— Biztosat... nem. De miután felhívta a figyelmemet, jobban fogok ügyelni.

— Anélkül azonban, hogy észrevegye. Nemsokára be fogunk jönni az utasfülkébe és mozdulatlanná tesszük őkelmét! Küldje be hozzám a rádiótávirászt!

— Igenis, uram.

A pincérnő eltávozott és Stevens, aki éhes férfiszemmel fordult utána, az első pilóta haragos tekintetét érezte magán.

— Vigyázz a kormányra, te!... Már a személyzeti lányok körül is csapod a szelet... és még hozzá most?

— Nem mondanám kétszer, hogy nem csinos! Most látom őt először, Sally beteg.

— Engem nem nagyon érdekel! Térjünk a mi esetünkre: Pat!...

A rádiótávirász éppen most toppant be a vezetőfülkébe.

— Ezt a Danesit ártalmatlanná kell tennünk. Valószínűleg hamis neve van...

— De ha »rákot fogunk«! Rettenetes lenne!

— Hogy minden oldalról biztosítsuk magunkat, mindenesetre szemmel kell tartanunk a másik gyanúsítottat, Kowellt is. Cselekednünk pedig azonnal kell. Nem szabad időt hagynunk ennek az elvetemült gazembernek arra, hogy megjelenjék fülkénk ajtajában, pisztollyal kezében...

Ajtónyikorgás hallatszott, O'Neil remegve fordult hátra. Bryan főhadnagy volt.

— Bocsánatot kérek... Tudom, hogy tilos a gépvezetőt zavarni...

Mosolygott.

— Lépjen be hozzánk, kérem, főhadnagy úr — mondta Carr halkan — s legyen szíves adja kölcsön nekem a pisztolyát.

— De...

— Szükségem van reá. Egy gengszter utazik velünk.

A tiszt kivette pisztolyát a tokból.

— Segíthetek önnek én is?

— Ezért igen hálás vagyok önnek. A repülés közben azonban én vagyok a gép parancsnoka és ezért kérem, hogy engedelmeskedjék nekem. Mialatt mi O'Neillel lefüleljük a gengsztert, szíveskedjék szemmel tartani a hármas számú utast... azt, aki jobboldalon, a második széken ül.

— Megértettem... számíthatnak reám.

— Menjünk. És te, Jim, repülj tovább egyenesen Kansas City irányában. Fokozd a sebességet, amennyire csak lehet. S mit se törődj azzal, ami odabent, az utasfülkében történik.

— Igen, de... Vigyázz jól, Will! Ez egy vadállat. Ügyelj, nehogy lövéshez juthasson...

O'Neil lépett be először az utasfülkébe, végighaladt az ülések között egészen a fülke végéig s ott beszédbe elegyedett Vilmával, a pincérnővel, aki helyén ülve fogadta az eseményeket.

Bryan főhadnagy és az első pilóta együtt jöttek ki a válaszajtón és közömbös dolgokról beszélgetve követték a rádiótávirászt.

A baloldali első széket hájaival teljesen betemető asszonyság azonban aggodalmaskodó arckifejezéssel állította meg Carrt.

— Parancsnok úr! Talán csak nincs valami baj?

A pilóta az ámulat legnagyobb kifejezését erőltette magára.

— Ugyan, már miért lenne valami baj, asszonyom? Sohase kívánok jobb repülőidőt magamnak!

A motorok robaja erősödni kezdett. Bryan a helyére ült, az ötösszámú székre és a figyelmét az éppen előtte ülő Kowellre fordította.

— A szívem szinte a torkomban ver! Az az előérzetem... — folytatta a bőbeszédű asszonyság, de Carr egy könnyed meghajtással véget vetett a szóáradatnak és az utasfülkének mélye felé indult.

— Figyelj ide, O'Neil — szólt oda a rádiótávirásznak és úgy tett, mintha feléje fordult volna, de alig ért a nyolca-

dik számú ülés mögé, kirántotta pisztolyát a zsebéből és annak csövét az előtte ülő »álolasz« nyakára szorította.

— Fel a kezekkel, — súgta oda halkan — meg se kísérelje az ellenkezést! Rajta, Pat!

A rádiótávirász odaugrott és pillanatok alatt átkutatta a horogra akadt embert, aki elképedésében még tiltakozni sem tudott.

A többi utasok azonban már észrevették, hogy valami nincs rendjén és hátrafordultak. A kínai felkiáltott, egyik-másik pedig már felállott.

— Maradjanak a helyükön! Üljenek le — harsogott át parancsolóan a fülkén Bryan főhadnagy érces hangja. — Legyenek nyugodtak, nincs semmi veszély!

— Nincs veszély! — kiáltott fel majdnem egyidőben a főhadnaggyal Carr is. — Mindenki maradjon a helyén. Egy gengszter van a gépen és ártalmatlanná tesszük őt.

Legelőször is Dobson asszony magas »cé« körül játszó sikoltása törte meg a Carr szavait követő pillanatnyi csendet s utána a terebélyes asszonyság — a régi jó beidegzett szokás szerint — vagy valóban elájult, vagy csak tetette magát, de mindenesetre magába roskadt, szerencséjére, az ülésen. Ezután csendült fel a fiatal »álolasz« gúnyos kacagása, akitől O'Neil éppen most szedte el a pisztolyt.

— Én, egy gengszter! Ez viccnek is jó! Éppen én, aki detektív vagyok!

— Ne mozduljon! — intette le Carr, majd emelkedettebb hangon folytatta: — Senki se mozduljon! Mister Murdock, szíveskedjék már leülni a helyére. Hányszor ismételjem már, hogy nincs semmi baj.

A másik nő, a művésznő, erőltette ugyan a mosolygást, de sápadtságát ő sem tudta palástolni.

— Vilma — szólt oda az első pilóta a pincérnőnek. — Siessen a két nő segítségére egy-egy szíverősítővel. Te pedig, Pat, nézd ezt a pisztolyt. Pompás jószág, nem? Állj ide a szék mögé és ügyelj erre az emberre. Ha csak moccanni mer, tüzelj belé.

— Nagyon jól van.

A könyörtelen tettkészség fagyosan ült ki a rádiótávirász arcára, miközben őrhelyét elfoglalta a lefogott mögött.

— Kérem vizsgálják át legalább az irataimat — mordult fel kissé türelmetlenül az ifjú. — Mondtam már, hogy detektív vagyok és...

— Nem nagyon tudom megkülönböztetni az igazi okmányokat a hamisaktól. Legyen nyugodt, nemsokára Kansasba érünk és ha igaza van...

— Meg fogja bánni! Itt van...

— Elég most már! Nem vitatkozom tovább! — horkant fel Carr és tovább ment. Megállt a kínai előtt, aki még mindig meg volt bénítva a rémülettől.

— Van fegyvere?

Jó pár pillanat kellett, amíg a megrettent sárga felelni tudott s Carr átkutatta őt, anélkül, hogy talált volna rajta olyasmit, amit fegyvernek lehetett volna nevezni.

— Ez pusztán szükséges formaság! — jelentette ki azután.

Erre a sárgahajú uraság, onnan a hármas számú helyről, az a bizonyos Kowell, szinte ájtatos hangon fordult az első pilótához.

— Nekem van, uram, egy pisztolyom. Át kell adnom?

— Helyesen tenné. Megérkezéskor visszaadom. Mialatt átnyujtja, ne tartsa felém a csövet...

A férfi szó nélkül engedelmeskedett.

— Tiltakozom! — fakadt ki a fülke mélyéről Danesi, aki detektívnek adta ki magát. — Engem teljesen átvizsgáltak!

— Nyugodjék meg, átkutatom ezt az urat is! — csattant vissza Carr, miközben ujjaival végigtapogatta Kowell oldalait, de nem talált semmit sem.

— Nem nagy jártasságot árul el a motozásban! — gunyolódott a »detektív«.

— Csak nem akar valamit rám kenni — méltatlankodott Kowell.

— Hagyjátok csacsogni! — szólt közbe Carr — Én biztos vagyok, hogy éppen ő az!...

— Oh! — sóhajtott fel lemondóan Danesi. — Egyáltalában fogalma sincs arról, hogy ki lehet a gangster és erre fel mozdulatlanságra kárhoztat engem, az egyetlent, aki segíteni tudna!

A többi utas a rémület és az őrjöngés határai közt ingadozott. Dobson asszony már magához tért és sikoltozni kezdett. Carrnak egész erélyére szüksége volt, hogy helyre állítsa a csendet Csak ezután szólalt meg:

— Kowell urat is őrizetbe vesszük. Bryan főhadnagy fog reá vigyázni. Most már legyenek végre nyugodtak. Elviszem önöket Kansasig és ott már vár bennünket a rendőrség. Ön pedig, mister Murdock...

A bankárhoz hajolt és susogva kérdezte tőle:

— Pénz van ebben a bőröndben?

— Ékszerek — felel a bankár oly vékony hangon, hogy a pilóta inkább sejtette, mint hallotta a választ.

— Adja ide!... Vilma! Menjen és zárja be ezt a bőröndöt a poggyásztartóba, a kulcsot azután hozza ide nekem.

A leány szó nélkül engedelmeskedett. Eltünt a fülke mélyén, majd nemsokára újra megjelent. Carrhoz jött, aki Murdock mellett maradt és átnyujtotta neki a poggyásztartó kulcsát. Ezután megfordult, egy szempillantást vetett Kowellra, aki a Don Juanok szemtelen tekintetével méregette őt és visszatért helyére a fülke hátsó részébe.

— Pat — szólt oda Carr a rádiótávirásznak — én itt maradok. Menj és add le Kansasnak, hogy mihelyt földre érünk, a rendőrség azonnal vegye körül a repülőgépet. S mond meg Jimnek, hogy mindaddig ne szálljon le, amíg Kansasból azt nem válaszolják, hogy a rendőrség már kinn van a repülőtéren.

A rádiótávirász haladék nélkül engedelmeskedett.

Ezután a pincérnő vonult végig a fülkén, kezében egy pohár idegcsillapítóval. Megitatta Dobson asszonyt és már éppen visszatérni készült, amikor hirtelen megállt. Úgy látszott, mintha hívták volna, odament a vezetőfülke ajtajához, azt félig kinyitotta és bement. Jóformán a következő pillanatban már meg is jelent. Amikor Carr közelébe ért, a pilóta atyáskodva kérdé:

— Na, mi történt?

A válasz meghallgatására azonban már nem maradt ideje. A sárgahajú Kowell úgy pattant fel, mint a szabadjára eresztett rugó és a vezetőfülke ajtajához ugrott. Bryan főhadnagy meglepetten kiáltott fel és őrzöttje után lendült.

Kowell azonban ekkor már egy erőteljes vállökéssel betaszította a gyenge ajtócskát. Magasra emelt markában pisztoly csillogott, melyet talán, mint a bűvész hónalja alól varázsolt elő.

Ijedt kiáltások keresztezték egymást az utasfülkében, de élesen túlszárnyalta őket a lövések döreje...

Gyors egymásutánban négy éles csattanás jelezte a lövések számát. Ezután Kowell újra megjelent a halálra rémült emberek előtt. Gúnyosan, csúfondárosan mosolygott rájuk... Ördögnek látszott.

Bryan megragadta őt és kitépte kezéből a füstölgő pisztolyt. A sárgahajú azonban semmiféle ellenállást sem fejtett ki.

O'Neil támolygott oda a vezetőfülke küszöbéhez.

— A benzin, Carr! Kilyuggatta az üzemanyagtartályokat!

— Egyiktek sem sebesült meg?

— Nem. Csupán az üzemanyagtartályokra tüzelt!... — és a rádiótávirász teljes dühhel belevágta öklét a most annyira gyülölt Kowell arcába.

Az utasok kiáltozni kezdtek. A motorok egyenletes robaja egyre gyengült.

— Leülni! — ordította Carr.

A repülőgép siklani kezdett. Az utasok hozzákötötték magukat ülésükhöz a reáerősített hevederekkel, Danesi, a detektív, most mosolygott csak igazán.

— Látta? — fordult Carrhoz, aki teljesen leforrázottnak látszott.

— Most már tudom, hogy ő a gangster. Azért lyuggatta ki a benzintartályainkat, hogy ne érkezhessünk meg Kansasba! Azt hiszi, hogy ha előbb szállunk le, megmenekülhet!

Carr ezután magára hagyta Danesit és a pilótaüléshez rohant. Az üzemanyagtartályokból a lyukakon át vastag sugárban ömlött a motor éltető eleme: a benzin és párolgása közben fanyar, csípős szagot árasztott, mely kábítólag hatott.

Stevens savanyú arccal tapadt a kormányokhoz.

— Vezesd a gépet egyenletesen! — ordította hozzá Carr. — Megkíséreljük eltömni a lyukakat.

— Hiábavaló! Ez a gazember az ablakokon át tüzelve, a szárnytartályokba is lyukat lőtt. Úgy látszik, jól tájékozódott a gép szerkezetéről!

— És akkor is... — mormogta Carr, miközben az egyik ülésről letépte a vánkost, hogy valamelyik tartály felszakadt hegére helyezze — ...nem tudnánk eljutni Kansasig. Szállj le a legközelebbi kényszerleszállóhelyen, Jim!

— Éppen ez volt szándékomban. A tizennyolcadik szükségleszállóhely, amely utolsó Kansas előtt, éppen itt van a közelünkben.

— Azt hiszed, hogy sikerül?

— Egészen biztos vagyok. Teljesen leveszem a gázt és siklani kezdek. Az a kevés üzemanyag, amely még megmarad a csövekben, elegendő lesz nekem a leszálláshoz.

— Jól van. Akkor én most visszamegyek az utasfülkébe, hogy a rendet biztosítsam. A leszállást azonban magam akarom végrehajtani, tehát nemsokára visszatérek.

A repülőgép gyorsan közeledett a zöld és vörös szín számtalan árnyalatában pompázó termékeny mezők felé.

Carr belépett az utasok közé.

(Folytatása következik).



A BSE Klemm-gépei.

A „Budapest“ Sport Egyesület repülőszakosztályának 1941. évi működése

A BSE repülőszakosztálya az elmult 1941. esztendőben nehéz, fáradságos munkát végzett a sportrepülés érdekében.

A szakosztály két repülőtéren végezte a motoros repülőkiképzést.

Az egyesület a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap-i kiképző keretének repülőoktatását a Vecsés melletti ferihegyi repülőtéren folytatta. Ez évben az elmult évektől eltérően a szakosztály két tanfolyamcsoport kiképzését teljesítette májustól—október végéig és így 32 fő repülőalapi növendék nyert kiképzést.

A szakosztály egyesületi tagjainak repültetése és kiképzése pedig a Budaörsi Közforgalmi Repülőtéren folyt. A szakosztályi tagok közül az évben ismét 10 fő növendék nyert kiképzést. Ezenkívül az elmult évben kiképzett pilóták továbbfejlesztését és gyakorlatbantartását is végezte.

A repülőszakosztály működését báró Babarczy István dr szfőv. tanácsnok, sz. o. elnök irányította és vezette nagy hivatali elfoglaltsága mellett is igaz repülőszeretettel. Vitéz Becske Kálmán szfőv. tanácsnok a BSE elnöke az egyesület 18 szakosztályának gondjai mellett is mindig talált módot, hogy repülőit munkájukban meglátogassa és munkájukat elősegítse. Lelkes és fáradhatatlan segítő társuk Clementis László szfőv. tanácsos, a szakosztály ügyv. alelnöke.

A repülőalapi és egyesületi tagok kiképzését Kőszegi Gyula főoktató-MAeSZ felügyelő vezetésével Czillei Géza, ifj. Prodam Gidó és Nagy Tibor oktatók végezték gondos lelkiismeretességgel.

A pilóták továbbképzése során a másodfokú vizsgát, illetve utas vitelére szóló jogosítványt Lieszkovszky András, Takács László és Vizdos Géza pilóták szerezték meg.

A szakosztály tagjai között már a főváros üzemeinek fiatal tisztviselői is nyernek kiképzést. Igy a Községi Takaréktól, a Gázművektől, az Elektromos Művektől, a Testnevelési Intézettől, sőt a szfőv. tanító testülettől is.

Az év folyamán a szakosztálynál: 1.481 óra 29 perc repülés volt 8.829 felszállással.

A szakosztály gépkeretét a polgármester 3 drb Zlin XII. fajú 45 lóerős géppel gyarapította az év folyamán. Kis fogyasztásuknál fogva a már vizsgázott elsőfokú pilóták gyakorlatbantartásához és továbbképzéséhez vált szükségessé. Így a szakosztály saját gépkerete 11 gépből áll, míg a HMNRA.-i kiképző keret részére 5 drb Bücker Jungmann fajú iskolarepülőgép van oktatás céljára kiutalva.

A repülések 1941.-ben az árvíz felderítő repülésekkel kezdődtek. A gyors hóolvadás munkára szólította a szakosztály pilótáit.



Clementis László alelnök és Kőszegi Gyula főoktató

A szakosztály gépei több mint 50 órát repültek az árvízi terület felett és a gyors felderítésekkel sok esetben megkönnyítették a földi csapatok mentési munkálatait.

Vitéz dr Bonczos Miklós belügyi államtitkár is több alkalommal vett részt a felderítő repüléseken.

Az árvíz repülőfelderítés munkáját hatásosan elősegítette Szy Tibor m. kir. rep. százados szakértői munkássága.

A szakosztály négy tagja az árvízvédelmi repülésekért a Magyar Vöröskereszt kitüntetését és az Árvízvédelmi Kormánybiztosság elismerését nyerte el.

A BSE repülői minden hazai repülő eseményen részvettek.

Az egyesület céllövőszakosztályának soproni versenye alkalmából 4 géppel,

a kassai repülőtúrán 2 géppel,

a sárospataki rep. kiállítás alkalmából 6 géppel szerepeltek.

A balatoni csillagtúra versenyen 3 géppel, a HA-NAJ-jelű Klemm 35. fajú géppel Kőszegi Gyula és Kertész László MAESz felügyelő, a HA-MIS jelű Klemm 35. típusú géppel Nagy Tibor és Pati Nagy Ferenc szakosztályi tagok, míg az egész verseny legkisebb gépével a HA-NAS jelű ZLIN XII. fajú géppel Nosztrai Konrád és Lieszkovszky András szakosztályi tagok vettek részt. A versenyen a HA-NAJ jelű gép motorhiba miatt a verseny elején kényszerleszállt. A HA-MIS és HA-NAS jelű gépek a versenyt végigrepülve értek be a célba.

A kolozsvári repülőnapon 8 géppel. A rep. napon 3 Klemm 25. típusú géppel gr. Zichy Nándor egyesületi társelnök, Kőszegi Gyula főoktató és Rakitai Dezső MAESz felügyelő, sz. o. tagok kötelék repülést mutattak be. A pécsi kirándulásra az ottani kik. keret meglátogatására 2 géppel.

A szakosztály Bartal Aurél pilóta meghívására faddi birtokán levő saját repülőterére látogatott el 5 géppel, hol valóságos kis házi repülőnapot rendeztek az összesereglett nagyszámú, lelkes közönség előtt.

Az év utolsó repülőtúráját december elején rendezte a szakosztály Szentesre, a Cserkészrepülők szívélyes baráti meghívására.

A szakosztály közös repülőtúráin kívül számtalan vándorfeladat repüléseket végeztek a szakosztályi pilóták és nincsen hazai sportrepülőtér, ahova a BSE-repülők el ne látogattak volna.

Az Egyesület vitorlázó repülő-alosz-



A kiképzőkeret gépei.



Vitéz Bonczos államtitkár az 1941. évi árvízi felderítő repüléseknél. Mellette Salacz Tibor, a Vöröskereszt titkára, Kőszegi főoktató és Prodam oktató.

Zárttéri modelverseny a Sportcsarnokban

A Magyar Aero Szövetség Modelező Osztály Tardos Béla, a modelező osztály vezetője, mintaszerű és lelkiismeretes vezetésében március 1-én tartotta a Nemzeti Sportcsarnokban az első magyar zárttéri repülőmodelversenyt.

A zárttéri modelezőverseny iránt nemcsak a főváros, hanem a vidék fiatalsága részéről is meglepően nagy érdeklődés nyilvánult meg. Bár a verseny kísérleti jellegű háziverseny volt, a nagyszámban résztvett fővárosi fiatalságon kívül még Esztergomból, sőt Újvidékről is volt jelentkező. A nagy érdeklődést mi sem mutatja jobban, mint az, hogy a versenyre 164 nevezés futott be. Jóllehet a zárttéri modelezés különlegessége és újszerűsége miatt még nem volt meg a szükséges gyakorlat, mégis 115 gép indult. A verseny sikerére és modelező ifjúságunk felkészültségére, valamint ügyességére jellemző, hogy ebben az újszerű modelezési ágban is 67 model érte el az egy percen felüli repülési időt.

A versenyen magyar rekord is született. *Benedek György* műegyetemi hallgató mikrofilm borítású, 80 cm fesztávolságú modelje 5 percet és 1 mp-et töltött a levegőben és ezzel a teljesítménnyel országos csúcseredményt ért el. Ha a Nemzeti Sportcsarnok menyezete magasabb lett volna, akkor minden valószínűség szerint lényegesen jobb eredmények is megszülethettek volna. A selyempapírborítású modelek versenyét szintén *Benedek György* gépe nyerte, amely 3 perc 33 mp-ig tartózkodott a levegőben.

A versenynek két különlegessége is volt. Az egyik a zárttörzsű, vastagszárnyú modelek megjelenése, amelyek ebben a modelezési ágban rendkívül ritkák. Kitűnő versenyzőink még ezekkel a modelekkel is egy perc körüli eredményeket értek el. Másik különlegessége a versenynek egy faroknéküli model volt, amely 2 percnél tovább maradt a levegőben. A versenyen résztvett modelek átlagos súlya 4—5 gramm körül volt, a legnehezebb model 12 gr-ot nyomott, a legkönnyebbiknek a súlya pedig másfél gramm volt.

A versenyen megjelent *Ember Sándor dr.* országgyűlési képviselő, a MAESZ elnöke, *vitéz Laborczfy Rezső* ezredes, a HMNRA ügyvezető elnöke, *Zichy Nándor gróf*, a MANSZ társelnöke, *Rotter Lajos*, az ismertnevű gépszerkesztő és vit. repülő, *Kováts Sándor* BSzKRt intéző és felesége, *Filótás Lili*, valamint a magyar sportrepülő életnek több más kiválósága. A Nemzeti Sportcsarnok hatalmas nézőterén közel 1000 főnyi közönség jelent meg.

A verseny rendezősége kiváló eredményeket elért ifjú modelezőinket 31 díjjal jutalmazta. Az első díjat *Benedek György* műegyetemi hallgató nyerte, akinek gépe magyar csúcseredményt elérve, 5 perc és 1 mp-ig tartózkodott a levegőben.

Második *Kiss Ernő*, a Weiss Manfréd Aerokör tagja volt, akinek modelje 2 perc 50 mp-ig repült.

Harmadik *ifj. Harsány* György, a Magyar Optikai Művek Aerokörének tagja lett, akinek modelje 2 perc 37 mp-ig repült.

A további helyezések a következőképpen alakultak:

Aradi László, a Weiss Manfréd Aerokör tagja 2 perc 35 mp.

Somhegyi Kristóf, a Cavalloni Aerokör tagja 2 perc 03 mp.

Dékány Zsigmond, a Cavalloni Aerokör tagja 2 perc.

Szabó Gyula, a Magyar Optikai Művek Aerokör tagja 1 perc 55 mp.

Horváth János, a Magyar Optikai Művek Aerokör tagja 1 perc 50 mp.

Fekete Károly, a Weiss Manfréd Aerokör tagja 1 perc 48 mp.

Bejczy József, Cavalloni Aerokör 1 perc 45 mp.

Király Gyula, Horthy István Aerokör 1 perc 45 mp.

Zoltán Béla, Draschégyárak Sportegyesülete 1 perc 23 mp.

Kopácsik László, Esztergomi Rep. Egyes. 1 perc 22 mp.

Aszalay Lajos, egyéni modelező 1 perc 16 mp.

A szerkezeti díjat *Dékány Zsigmond*, a Mátyás gimnázium tanulója nyerte, míg a szorgalmi díjban *Szabadi László* újvidéki tanuló részesült. A legfiatalabb eredményes résztvevőnek kiszemelt díjat *Bejczi József*, a Mátyás gimnázium 12 éves II. osztályú tanuója kapta.

tálya a gödöllői repülőtéren végezte a kiképzést. A repülőteret a MAESz a BSE használatára adta ki.

Az oktatást Némedy József vezető oktató, Bukovinszky Zoltán, Lieszkovszky András és Takács László oktatók végezték lelkes szeretettel. Igy az évben 83 fő repülőalapi növendék nyert motornélküli rep. kiképzést. Ennek folyamán

56 »A« vizsgát
37 »B« «
4 »C« « és
1 »Dl« « teljesítettek.

A repült idő összesen 38 óra 38 perc 44 mp-t tett ki.

A vitorlázó repülőtér építkezése nagy arányokban folyik oly céllal, hogy ott mótoros repülést és mótoros vontatásos oktatást is végezhessen a szakosztály. A modern lakóépület és hangár építkezése még az év végén kezdetét vette.

A repülőtér planírozási és építési költségeit a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap fedezi.

A BSE repülőszakosztálya ez évben ünnepelte 10 éves fennállását. Eddigi munkásságából megállapítható, hogy ezt az időt jól felhasználta a magyar sportrepülés érdekében.

A szakosztály munkásságát nagyban elősegítette és megkönnyítette a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, a Magyar Aero Szövetség és a Légierők Parancsnokságának támogatása, mely lehetővé tette a mostani súlyos időkben a szakosztály elvégzett feladatának és terveinek keresztülvitelét.

A szakosztály közeli jövő tervei a kiképzés terén a fokozott számú fővárosi fiatal tisztviselők kiképzése, míg gépfrissítés szempontjából egy négyüléses kabinos gép és egy magyar építésű iskolagép beszerzése.

A motornélküli repülés 1941. évi összegező adatai

	Sorszám	Egyesület	működési helye	Kiképzési rendszer	Kiképzési eredmények: felsz. száma	repült idő	Vizsgák száma: A	B	C	D	Teljesítm. rep.	Gépállomány: sikló HA—1.	isk. v. HA—2.	vit. HA—3.	telj. HA—4.	2 ül. HA—5.	Összesen	Bejelentett géptörések száma: 50% alatt	50% felett	1000 felszállásonként a géptörések száma	Megjegyzés
I. Kiképző Kerettel ellátott egyesületek	1	Cserk. rep. Bp.	Bp. Hhh.	L	7660	365h 45'8''	72	24	17	3	8	6	5	4	2	—	17	24	—	3.1	
	2	MOVERO Bp.	Budaörs—Farkash.	L	3286	364h 34'42''	38	16	6	4	19	7	4	2	3	—	16	12	—	3.6	
	3	M. S. E.	Bp. Hhh.	L	2910	662h 20'2''	14	7	7	10	75	—	5	3	4	—	12	18	2	6.8	
	4	MOVERO Eszterg.	Stárzsa	L	4226	183h 48'20''	29	18	15	—	9	2	4	1	1	—	8	13	—	3.0	
	5	MOVERO Gyöngyös	Gyöngyös	L	3504	39h 29'59''	38	14	3	—	—	5	4	1	1	—	11	13	—	3.9	
	6	Bükk-Mátrav. A. C.	Miskolc	L	1439	35h 11'36''	17	1	2	—	2	5	2	2	—	—	9	2	1	2.0	
	7	MÁV Sr. E.	Budaörs—Farkash.	L	4326	477h 43'37''	54	28	14	1	18	5	4	2	2	1	14	30	1	7.1	
	8	Cserkészrep. Kolozsvár	Dezmér	L	2473	36h 3'18''	39	6	—	—	1	2	2	1	—	—	5	9	1	4.0	
	9	Marosvásárhely	Mvásárhely	L	537	1h 22'16''	2	—	—	—	—	2	2	1	—	—	5	3	—	5.5	
	10	B. S. E.	Gödöllő	S	3619	38h 37'44''	56	25	2	—	—	5	8	2	—	—	15	5	2	1.9	
	11	Győri Aero Cl	Győr	S	4272	114h 22'57''	46	13	16	—	—	2	4	2	—	—	8	10	—	2.3	
	12	Vasvárm. Cserk. R.	Szombathely	S	3213	61h 12'56''	39	25	—	—	—	2	3	1	—	—	6	9	—	2.8	
	13	P. E. R. C.	Pécs	S	2365	34h 29'51''	27	4	2	—	—	—	3	1	—	—	4	6	—	2.5	
	14	Szolnok M. R. E.	Szolnok	S	803	11h 44'54''	7	2	—	—	—	2	5	1	1	—	9	—	1	1.2	
	15	Csongrádv. Cs. R.	Szentes	S	4023	57h 59'37''	41	23	4	—	1	1	3	1	—	1	6	10	4	3.4	
	16	Délvidéki Ae. C.	Szeged	S	2765	31h 33'48''	50	20	2	—	2	2	4	1	—	—	7	3	3	2.1	
	17	Debreceni R. C.	Debrecen—Nyulas	S	2107	34h 46'20''	25	5	2	—	2	2	4	1	—	—	7	4	—	1.8	
	18	MOVERO Szatmár	Szatmárném.	S	790	4h 50'15''	18	1	—	—	—	2	3	—	—	—	5	—	—	—	
II. Tisztán sportrepülő egyesületek	19	BSZKRT Sr. E.	Budaörs—Farkash.	L	1820	61h 52' 6''	12	15	5	—	—	4	3	2	1	—	10	12	—	6.5	
	20	Ezermester Cserk.	Hhh.	L	855	50h 39'42''	14	5	2	—	1	1	1	1	—	—	3	4	—	4.6	
	21	RMST. Cserk. rep.	Ózd	F	701	5h 46' 6''	12	2	—	—	—	1	1	1	—	—	3	2	1	4.2	
	22	Soproni Cserk. r.	Sopron	L	1111	5h 10' 6''	1	14	4	—	—	2	1	—	—	—	3	2	—	1.8	
	23	Zemplénm. MOVERO	Sárospatak	L	1499	14h 17'22''	18	5	4		—	2	2	—	—	—	4	9	1	6.6	
	24	T. S. E.	Bp. Hhh.	L	1508	136h 15'38''	18	3	10	2	6	—	6	—	1	—	7	6	2	5.3	
	25	MOVERO Rómaif.	Bp. Hhh.	L	1073	46h 42'17''	13	2	4	—	—	2	2	—	—	—	4	6	1	6.5	
	26	Pamutipar S. C.	Bp. Hhh.	L	902	61h 57'38''	8	5	3	—	1	3	2	1	—	—	6	4	—	4.4	
	27	Gamma S. C.	Bp. Hhh	L	1710	174h 55'27''	14	8	1	1	5	2	4	2	—	1	9	7	—	4.0	
	28	Danuvia S. E.	Bp. Hhh	L	479	25h 14'35''	5	2	—	—	—	—	2	1	—	—	3	—	—	—	
	29	Ganzgyári Cs. R.	Bp. Hhh.	L	bpesti cserk. rep. repülők jelentésében benne van.										—	—	—	—	—	—	
	30	Elektromos T. E.	Bp. Hhh.	L	733	29h 45'39''	8	4	1	—	—	1	2	1	—	—	4	4	1	6.9	
	31	Perutz, Pápa	Pápa	S	1337	29h 17'16''	22	15	1	—	2	—	2	1	—	—	3	3	—	2.2	
	32	Debreceni MÁV.	Debrecen	S	1327	26h 22'28''	10	4	1	—	—	2	1	—	—	—	3	5	—	3.7	
	33	Shell Sport Cl.	Bp. Hhh.	L	237	11h 48' 1''	1	1	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1	—	—	
III. Központi Keretek	34	Közp. Vit. Keret	Bp. Hhh.	L	2097	650h 51'47''	17	7	15	—	31	3	5	3	5	3	19	4	—	1.9	
	35	MÁV Vont. Keret	Budaörs—Farkash.	L	1547	270h 55'00''	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	4 drb. mot. vontatógép
		Összesítés:			73254	4166h 34'00''	798	314	143	21	186	76	103	40	21	8	248	240	21	3.5	

A magyar vitorlázórepülők közül az ezüstkoszorús teljesítményjelvényt eddig az alábbiak nyerték el:

Sorszám	Jelvényszám	Név	Távolság	Magasság	Időtartam	A jelv. elny. időpontja
		1934. évben:				
1	19	Rotter Lajos	84 km	1840 m	5^{h} 3'	1934. II. 26.
2	48	Molnár Árpád	68 km	1828 m	10^{h} 7'	1934. IX. 20.
		1935. évben:				
3	69	Szilas Tibor	54 km	1433 m	5^{h} 10'	1935.
		1937. évben:				
4	427	Tardos Béla	51 km	1000 m	5^{h} 9'	1937. VIII. 3.
		1938. évben:				
5	684	Török Ödön	54 km	1000 m	5^{h} 50'	1938. V. 12.
6	730	Tariska Ferenc	105 km	1104 m	5^{h} 35'	1938. VI. 2.
7	731	Tasnádi László	158 km	1285 m	5^{h} 7'	1938. VI. 2.
8	851	Szokolay András	156 km	1026 m	5^{h} 15'	1938. VII. 15.
		1939. évben:				
9	1264	Horváth Ferenc	60·5 km	1070 m	5^{h} 11'	1939. VI. 22.
10	1265	Kemény Sándor	60 km	1307 m	5^{h} 41'	1939. VI. 22.
11	1266	Ozsdolay György	64 km	1482 m	5^{h} 4'	1939. VI. 22.
12	1267	Szabó István	96 km	1509 m	5^{h} 20'	1939. VI. 22.
13	1268	Monori Kovács Jenő	81 km	1297 m	5^{h} 5'	1939. VI. 22.
14	1269	Szőnyi József	60 km	2212 m	5^{h} 15'	1939. VI. 22.
15	1131	Doleviczényi Ferenc	121 km	1200 m	7^{h} 16'	1939. III. 15.
16	1132	Bollmann Béla	110 km	1571 m	5^{h} 20'	1939. III. 15.
17	1621	Zsigmond Péter	81 km	1261 m	5^{h} 5'	1939. XII. 12.
18	1622	Sárszeghi Tibor	52 km	1090 m	6^{h} 2'	1939. XII. 12.
		1940. évben:				
19	1744	Pettendy János	111 km	1836 m	5^{h} 7'	1940. XII. 6.
20	1745	Danovszky Ferenc	60 km	1215 m	7^{h} 35'	1940. XII. 6.
21	1746	Kovács Aladár	54 km	1069 m	5^{h} 9'	1940. XII. 6.
22	1747	Pintér József	131 km	1425 m	5^{h} 2'	1940. XII. 6.
23	1748	Hédl Sándor	78 km	1745 m	5^{h} 3'	1940. XII. 6.
24	1749	Vojnich Pál	93 km	1172 m	5^{h} 10'	1940. XII. 6.
25	1750	Kell Péter	71 km	1735 m	5^{h} 56'	1940. XII. 6.
26	1751	Rechnitzer János	50 km	1260 m	7^{h} 6'	1940. XII. 6.
27	1752	Konrád Lajos	105 km	1377 m	5^{h} 5'	1940. XII. 6.
28	1753	Paszterko János	110 km	1664 m	6^{h} 28'	1940. XII. 6.
29	1754	Huszár András	170 km	1293 m	5^{h} 30'	1940. XII. 6.
30	1755	Pozsgay László	195 km	1372 m	6^{h} 40'	1940. XII. 6.
31	1756	Király István	64 km	1219 m	20^{h} 30'	1940. XII. 6.
32	1757	Karsay András	54 km	1130 m	5^{h} 10'	1940. XII. 6.
33	1762	eörsi Nagy Lajos	80 km	1226 m	5^{h} 7'	1940. XII. 17.
34	1763	Kaiser Pál	102 km	1113 m	5^{h} 30'	1940. XII. 17.
35	1764	Sóváry Gyula	83 km	1210 m	5^{h} 4'	1940. XII. 17.
36	1765	Szomolányi Károly	54 km	1460 m	5^{h} 5'	1940. XII. 17.
37	1766	Lenkei Antal	100 km	1754 m	5^{h} 17'	1940. XII. 17.
		1941. évben:				
38	1775	Villányi József	75 km	1541 m	5^{h} 23'	1941. III. 14.
39	1776	Lewin Richard	51 km	1004 m	6^{h} 00'	1941. III. 14.
40	1854	Méray Horváth Róbert	51 km	1025 m	5^{h} 3'	1941.
41	1856	Laicha László	88 km	1657 m	6^{h} 22'	1941.
		Tassonyi Edömér	165 km	1279 m	5^{h} 00'	1941.
42	1861	Balázs Andor	51 km	1215 m	5^{h} 13'	1941.
43	1855	Szulinszky Sándor	105 km	1223 m	5^{h} 9'	1941.
44	1857	Fábián Attila	49·8 km	1009 m	5^{h} 5'	1941.
45	1858	Horváth Tibor	58·5 km	1712 m	5^{h} 30'	1941.
46	1859	Retkes Sándor	63 km	1067 m	5^{h} 45'	1941.
47	1862	Huber István	81 km	1584 m	5^{h} 5'	1941.
48	1864	Kapuváry Jenő	100 km	1237 m	5^{h} 5'	1941.
49	1865	Czékus Erzsébet	60 km	1594 m	5^{h} 21'	1941.
50	1866	Beniczky Lajos	105 km	1322 m	5^{h} 30'	1941.
51	1867	Tátraaljai Endre	75 km	1520 m	5^{h} 5'	1941.
52	1853	Patay Gyula	104 km	1786 m	5^{h} 15'	1941.
53	1863	Vadas László	61 km	1844 m	5^{h} 13'	1941.
54	1860	dr. Kertész László	60 km	1344 m	5^{h} 14'	1941.
		Felterjesztés alatt:				
55		Tassonyi Edömér				
56		Buday Lajos				
57		Schweitzer Gyula				
58		Fülep István				



Kisbudafai Kalmár Tihamér bácstopolyai földbirtokos, a 250.000 tagot számláló Délvidéki Magyar Közművelődési Szövetség Sportrepülő Egyesületének elnöke, a jugoszláv megszállás idejében a délvidéki magyarság egyik vezetője és az ifjúság ügyének lelkes pártfogója, országgyűlési képviselő lett.



Megjelent a Sportrepülés Könyve

és szétosztottuk a kiadásunkban megjelent szerelő-propagandafüzeteket

Régvárt magyar repülőkönyv jelent meg. Kaltenbach Henrik kassai főoktató, a jeles repülő adta ki »A sportrepülő könyve« címmel munkáját, amely a repülés elméletétől egészen a műrepülésig részletesen ismerteti mindazt, amire minden repülni vágyó ifjúnak szüksége van és szüksége lehet. Kaltenbach páratlanul érdekes és értékes könyvének részletes ismertetése helyett felsoroljuk a könyv egyes fejezeteinek címeit, mert a fejezetcímek tökéletes képet adnak a mű egész tartalmáról. Ime a tartalomjegyzék: a légi járművek, a motoros repülőgép, a motoros repülőgépek felosztása, a repülés elmélete, repülőgéptan, a repülőgép alkatrészeinek anyaga, repülőmotor, repülőmotor üzemanyaga, a légcsavar, műszerek, biztonsági felszerelés — tűzoltókészülék — ejtőernyő, a repülés eleme, a repülőtér berendezése és a közlekedési szabályok, a repülőkiképzés, műrepülés, majd legvégül tájékozódás a repülőgépből.

— Sorsdöntő órákban született meg ez a könyv — írja a mű előszavában Czirmay Zoltán MAeSz főfelügyelő —, hogy egy régóta erősen érezhető hiányt pótoljon a magyar szakirodalomban és olyan tankönyvet adjon a repülés iránt érdeklődő magyar ifjúság kezébe, amely felöleli azokat az elemi kérdéseket, melyekkel meg kell ismerkednie mindenkinek, aki repülni szeretne és esetleg élethivatásul óhajtja választani a magyar repülők hősi életét.

Majd aztán igy folytatja Kaltenbach könyvében:

— Nem regény ez a könyv, hanem komoly szakmunka, amely megismerteti az olvasót a repülőgéppel és a repülőgépvezetés elemi titkaival. Emellett pedig élvezetes olvasmány is mindenki kezében... Remélem, hogy nemcsak a magyar ifjúság — amelynek repülés iránti rajongása ma már mindnyájunk előtt közismert és amelyben olthatatlanul ég a vágy, hogy minél hamarább a büszke magyar légi haderő sorába állhasson —, hanem a szülők is, velük együtt, az egész magyar társadalom korra és nemre való tekintet nélkül, tömegesen csatlakozni fog ennek a könyvnek olvasótáborához és ezáltal hamarosan elkövetkezik az az idő, mikor a magyar lovasnemzetből végleg repülőnemzetté lesz.

Kaltenbach könyvét mi is ezzel a szeretettel nyujtjuk át a magyar ifjúságnak: vedd és olvasd!

Ugyancsak most jelent meg a Magyar Szárnyak kiadásában és a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap költségén az »Állj közénk — repülj velünk!« című rendkívül sok képpel tarkított 24 oldalas kis füzet. Vitéz nagybányai Horthy István kormányzóhelyettes úr Őfőméltósága írta a kis füzet előszavát, amelyben felhívja a magyar ifjúság figyelmét a repülőszerelői munkára. Ez a kis füzet célja is. Az első oldalak szórakoztató tartalma után felsorolja szakok szerint a repülőszerelők munkakörét. Szakok szerint megkülönböztetünk: motor, sárkány, rádió, fényképész, fegyver- és bombaszerelőket.

A kis füzet ingyen került kiosztásra és ugyancsak díjtalanul megküldte a Magyar Szárnyak minden nagyobb leventeegyesület részére kiosztás végett. Azok a magyar ifjak, akik motorszerelők óhajtanak lenni, küldjék be kiadóhivatalunkba pontos címüket, hogy részükre is megküldhessük a kis munkát. A részletes feltételeket viszont az illetékes leventekörzetparancsnokságnál lehet megtudni és a kérelmeket is ott kell beadni.

TELEFONSZÁMUNK
222—422 és 222—009

KIS HIREK

Levél a szerkesztőhöz. A következő levelet kaptuk: »Mély megilletődéssel vettem kezembe a *Magyar Szárnyak* egyik példányát. Mint a székelyhadosztályban szolgált géppuskás, keserű szívvel éltem át a 22 éves román elnyomatásnak súlyát, de aztán mégis megvirradt. A hosszú 22 év alatt egyetlen vágyam volt, hogy két fiamat: *Győri Győzőt* és *Ernőt* a magyar haza szeretetében nevelhessem. Roppant nehéz anyagi viszonyok között sikerült fiaimat a csíkszeredai gimnáziumba iratni, ámde a románok mindent elkövettek, hogy őket az iskolából kivegyem és román iskolába irassam. Én azonban *nem tágítottam*. Végre állásomból is kitettek. Ez sem használt... Ma kimondhatatlan öröm számomra, hogy az egyik fiam mindén vágya, hogy repülő lehessen. Kérem a t. Szerkesztőséget, kísérje figyelemmel *Ernő* fiam pályáját és nemes szándékát. Tisztelettel: Egy boldog apa.« Szívesen közöltük ezt a levelet *buzdításul és biztatásul*, mert hisszük, hogy a derék családapa példája sok-sok szülőt belátásra bír.

A Magyar Aero Szövetség az 1940/41. évben legjobb eredményt elért vitorlázó repülők tiszteletére március 16-án a szövetség helyiségében *díjkiosztó vacsorát rendez*. A vacsorán csak meghívottak vehetnek részt.

Senki sem gyüjthet a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap számára. Tudomásunkra jutott ugyanis, hogy egyes személyek a *repülőalap nevének felhasználásával* a közönség körében gyüjtenek. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága ezen az úton is tájékoztatja a nagyközönséget, hogy a céljaira való gyüjtésre megbízást vagy engedélyt senkinek sem adott. Ha egyes személyek ezen a címen gyüjteni próbálnak, a *legközelebbi rendőrnek* kell őket átadni. Az alap részére szánt adományokat közvetlenül az alap 188.180. számú postatakarékpénztári csekkszámlájára kell befizetni, mert az adomány így minden adminisztrációtól és *költségtől mentesen*, közvetlenül rendeltetési helyére jut.

A magyar fiúk repülőlapja, az *Ifjú Repülő* új, márciusi száma most jelent meg. A képeslap vezércikke vitéz *Horthy István* kormányzóhelyettessé történt megválasztását és életrajzát ismerteti. Dr. *Pados Pál* vitéz *Horthy István* diákkoráról ír színes riportot, amelyben megszólaltatja a budai *Toldy Ferenc* reáliskola igazgatóját és a kormányzóhelyettes egykori tanárait. Az Eötvös-gimnáziumi aero-körről ugyancsak érdekes riportot találunk, míg *Réder György* a síkvidéki indítási módokról ír. A héjtörzsről *Thoma József*, a profilszámításról *Benedek György* ad tanulságos ismertetést. Érdekes kis cikkeket olvashatunk még a tengeriszárból készült zárttéri modelekről, az ellipszis könnyű rajzolásáról, a vitorlázó modelek önirányító készülékéről és a csupaszárny profilokról. A szokásos rovatokon és a nagyszerű fényképfelvételeken kívül az új szám közli *»Az ejtőernyős vadász titka«* című ifjúsági regény folytatását is. Mutatványszámot a kiadóhivatal (Budapest, VII., Király-utca 93.) ingyen küld.

A BSE sportrepülő szakosztályának vitorlázó repülői, azok, akik folyó évben a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* kiképzőkeretének növendékei lesznek, március hó 18-án tartják elméleti tanfolyamuk ünnepélyes megnyitóját.

A Hofherr sportrepülők április 4-én a kispesti ipartestületi székházban műsoros kabaré estet rendeznek. A műsoros est részletes műsorát *legközelebbi számunkban* közöljük.

biztos társadalmi ítélőképességével egyike az író legsikerültebb alkotásainak.

Paolo Zappa: Kémek háborúja. Minden háborúban fontos szerepe van a titkos szolgálatnak. Nincs még egy »fegyvernem«, amelyet annyi regényesség venne körül és amely jobban izgatná a közönség kíváncsiságát. Természetes, hogy a mostani háborúban is igen fontos, *sőt talán fontosabb*, mint valaha, hogy a hadviselő felek idejében tudomást szerezzenek az ellenfél terveiről, erejéről, mozdulatairól. Nagy hadi vállalkozások sorsa függ attól, mennyire ismerik egymást a szembenálló felek. *Paolo Zappa*, a kitűnő és népszerű olasz író ennek a hírszerző üzemnek a szervezetét és működését ismerteti. Nem legendákat ír, *hanem a valóságot mutatja meg* és ez a valóság izgalmasabb, érdekesebb minden legendánál.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Miskolci olvasó. Éppen legutóbb állítottak össze ilyen összesítést. Megállapították ugyanis, hogy 1921-ben minden ezer repülőórára egy szerencsétlenség jutott. 1939-ben már csak minden tízezer órára esett egy katasztrófa és 1940-ben odáig fejlődött a polgári repülés biztonsága, hogy 40.000 órai repülés után történt egy haláleset. E statisztikai adatok Európára és Amerikára egyaránt vonatkoznak.

Szegedi. Az ottani árusításnak rövidesen utánanézünk. Szíves türelmét kérjük. — **Vidéki tanár.** Könyvalakban megjelent regényeket nem közlünk. Mindenesetre súlyt helyezünk arra, hogy minél értékesebb repülőregényeket közöljünk, de természetesen csak első kézből.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

⊙

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

⊙

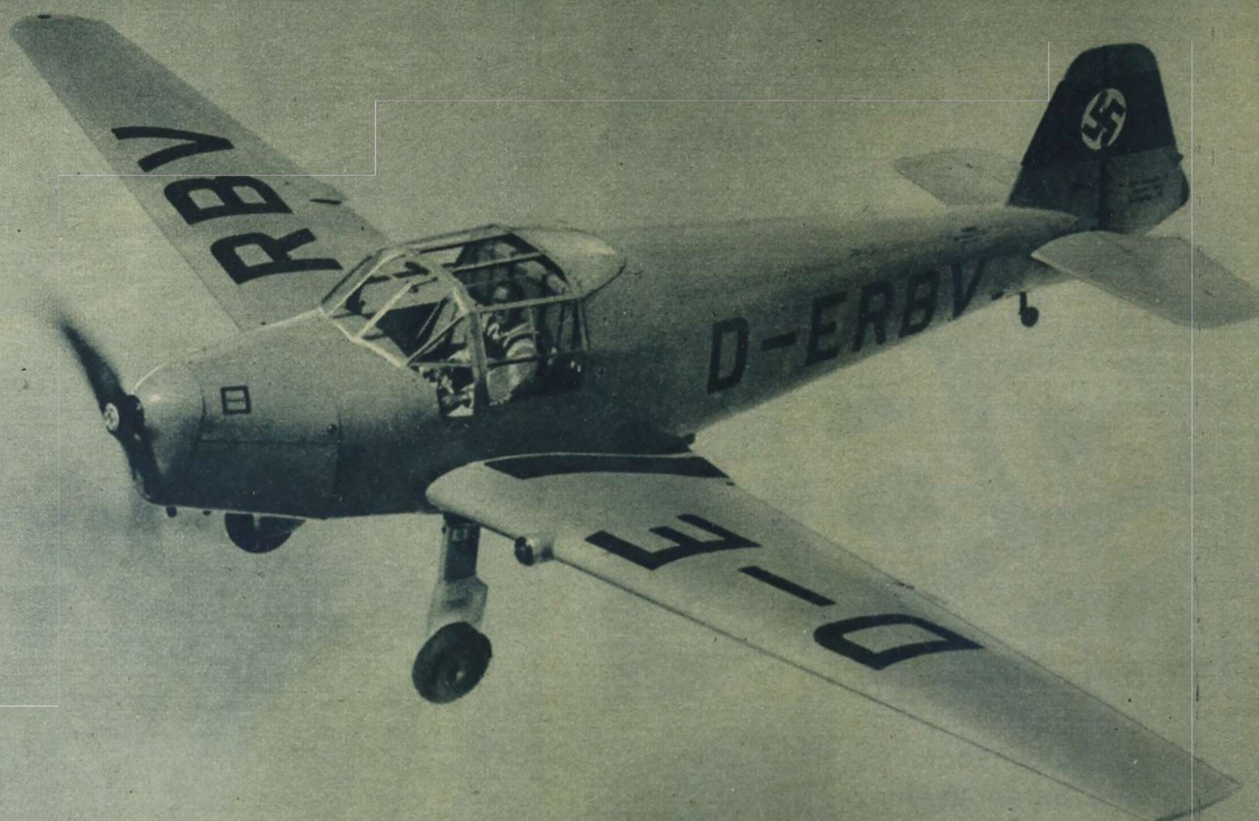
Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

UJ KÖNYVEK

A. E. Johann: Bolyongások New Yorktól Alaszkáig. Az Ismeretlen világok című nagysikerű földrajzi sorozat legújabb kötete *Északamerikát mutatja be* egy német tudós és utazó élményein át. A szerző egy öreg gépkocsin járja be az Egyesült Államokat. Alaszkában indiánokkal és aranyásókkal barátkozott, az élet lehetőségeit, ízét mindenütt a legközvetlenebbül leste el. Ez a jóhumorú közvetlenség az egyik vonzereje a könyvének, a másik maga a tárgy: Amerika *különös ellentéteket és nagy lehetőségeket* hordozó északi fele, és az író ügyessége, mely az apróságokban is nagy távlatokat mutat meg, megbízható és érdekes adatokat közöl és mindúntalan kifejezésre juttatja mély szociális érdeklődését. A kötetet *két térkép* és húsz fényképfelvétel díszíti.

Hunyady Sándor: A fattyú. A regény főhőse *Bors István*, akit a nagysikerű magyar filmből már ismer a közönség. A történet a regényben sem változott: az író finom művészettel mutatja meg, hogy miféle belső gátlásokkal kell megküzdenie az addigi paraszti sorban tengődő paraszti fiatalembernek, akire egyszerre szakadt rá az úri jólét, s aki egyszer csak ott találja magát a középosztályi életformák és társadalmi konvenciók útvesztőjében. Meg tud-e maradni annyira embernek, a maga helyén biztosan álló embernek, amennyire az volt szegény korában? *Hunyady Sándor* ösztönös biztonsággal, *fölényes művészettel* fejti ki a problémát, a regény érdekes meséjével, meleg stílusával,


FAG
FAG



Az Athenaeum Rt. mélynyomása, Budapest

Felelős: Kárpáti Antal igazgató